ПЕРЕПЛЕТНАЯ МАСТЕРСКАЯ
К. В. ЭКГАРДТЪ
В. О. 7-лин. и Академическ.
переул. д. № 4-7.

**ВОЗВРАТИТЕ КНИГУ НЕ ПОЗЖЕ**
**обозначенного здесь срока**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Тип. им. Котлякова. 4 — 5000000. 1982 г. ЛГ-087-01-589.
Цена 0 р. 58 к. за 100 шт.

Проверена
1952 г

Проверена-56 г.

Проверена-

Проверено-65

90485

# ОБЗОРЪ

## ДѢЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКАГО УПРАВЛЕНІЯ

ВЪ

## РОССІИ

въ первое двадцатипятилѣтіе благополучнаго царствованія
ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА НИКОЛАЕВИЧА.

1855—1880.

90485

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

Составлено на основаніи офиціальныхъ свѣдѣній подъ руководствомъ
члена адмиралтействъ-совѣта тайнаго совѣтника К. А. МАННА.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.
ПЕЧАТАНО ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА,
въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1880.

Печатано по распоряженію Морскаго Министерства.

# ОГЛАВЛЕНІЕ

## ЧАСТИ ПЕРВОЙ.

---

Стр.

Вступленіе . . . . . IX—XXIII.

## ГЛАВА I.

### Численность офицеровъ и нижнихъ чиновъ.

Число офицеровъ и нижнихъ чиновъ въ 1855 году.—Причины значительности числа офицеровъ и нижнихъ чиновъ.—Несвоевременность въ 1855 году сокращеній въ числѣ офицеровъ и нижнихъ чиновъ.—Мѣры къ сокращенію числа офицеровъ по заключеніи мира.—Увольненіе офицеровъ на коммерческія суда.—Сокращеніе числа воспитывающихся въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ.—Учрежденіе резервныхъ списковъ для офицеровъ.—Установленіе табелей комплектаціи судовъ для каждаго изъ нихъ, а не по рангамъ.—Сравненіе потребности въ числѣ офицеровъ съ наличіемъ ихъ.—Отношеніе числа офицеровъ какъ боевой силы флота къ небоевой.—Постепенное сокращеніе числа нижнихъ чиновъ.—Основанія сокращеній въ числѣ нижнихъ чиновъ.—Упраздненіе сословія кантонистовъ.—Упраздненіе нестроевыхъ съ замѣною вольнонаемными.—Упраздненіе званія деньщиковъ.—Отношеніе числа нижнихъ чиновъ, составляющихъ боевую силу флота, къ численности береговыхъ командъ.—Отношеніе числа нижнихъ чиновъ къ числу офицеровъ.—Отношеніе числа нижнихъ чиновъ къ дѣйствительной въ нихъ потребности . . . 1—30.

II

## ГЛАВА II.

### Комплектованіе личнаго состава офицеровъ и командъ.—Мѣры къ развитію торговаго флота.

Комплектованіе офицеровъ изъ числа воспитанниковъ морскихъ училищъ.—Комплектованіе офицеровъ изъ числа юнкеровъ, унтеръ-офицеровъ и вольноопредѣляющихся.—Мѣры къ комплектованію нижнихъ чиновъ людьми, привыкшими къ морю или водѣ.—Рекрутскіе наборы.—Общая воинская повинность.—Числовыя данныя о рекрутскихъ наборахъ и призывахъ новобранцевъ.—Содѣйствіе торговому флоту, какъ лучшему резерву военнаго флота.—Учрежденіе частныхъ обществъ пароходства и торговли съ субсидіями отъ правительства.—Русское общество пароходства и торговли въ Черномъ морѣ.—Общество «Кавказъ и Меркурій» въ Каспійскомъ морѣ.—Товарищество архангельско-мурманскаго срочнаго пароходства.—Товарищество срочнаго пароходства по рѣкамъ амурскаго бассейна.—Потребность срочнаго сообщенія между русскими и заграничными портами въ Восточномъ океанѣ.—Преобразованіе училищъ торговаго мореплаванія.—Содѣйствіе частнымъ предпріятіямъ, имѣющимъ отношеніе къ торговому мореплаванію.—Пересмотръ постановленій о торговомъ судоходствѣ.—Участіе морскаго министерства въ московской политехнической выставкѣ.—Общество для содѣйствія русскому торговому мореходству . . . . . 31—79.

## ГЛАВА III.

### Организація командъ.

Организація командъ въ 1855 году.—Переформированіе командъ въ первое время по заключеніи мира.—Образованіе корпуса инженеръ-механиковъ.—Вопросъ объ отдѣльномъ существованіи корпусовъ штурмановъ и артиллеристовъ.—Вопросъ о предоставленіи лицамъ корпусовъ корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ гражданскаго званія.—Коренное преобразованіе командъ въ 1863 году.—Дальнѣйшее развитіе преобразованія командъ.—Гвардейскій экипажъ.—Аральская флотилія.—Появленіе званія минеровъ.—Измѣненія въ положеніи гардемариновъ и кондукторовъ.—О резервѣ и запасѣ . . . . . 80—102.

## ГЛАВА IV.

### Практическое морское и спеціальное образованіе командъ.—Плаваніе во внутреннихъ водахъ.

Преимущества дальнихъ плаваній для морскаго образованія предъ плаваніями во внутреннихъ водахъ.—Данныя о числѣ судовъ и лицъ, находившихся въ плаваніяхъ внутреннемъ и заграничномъ.—Практическое плаваніе судовъ въ Балтійскомъ морѣ до 1867 года.—Практическое плаваніе броненосной эскадры подъ командою ген. ад. Бутакова 1-го.—Посѣщеніе Государемъ Императоромъ Транзундскаго рейда въ 1869 и 1873 годахъ.—Практическое плаваніе судовъ въ Балтійскомъ морѣ съ 1877 года.—Ночные маневры 1879 года практической броненосной эскадры и отрядовъ миноносокъ.—Артиллерійскій отрядъ Балтійскаго моря.—Минный отрядъ Балтійскаго моря.—Практическое обученіе командъ на берегу.—Суда таможенной флотиліи какъ средство для морской практики.—Крушеніе судовъ при внутреннемъ плаваніи въ Балтійскомъ морѣ.—Плаваніе въ Черномъ морѣ.—Плаваніе въ Бѣломъ морѣ.—Плаваніе въ Каспійскомъ морѣ.—Плаваніе въ Аральскомъ морѣ.—Плаваніе судовъ сибирской флотиліи . . . . . 103—175.

## ГЛАВА V.

### Плаваніе судовъ въ заграничныхъ моряхъ.

Краткій обзоръ кругосвѣтныхъ плаваній до 1856 года.—Первая мысль о снаряженіи русской кругосвѣтной экспедиціи.—Первая кругосвѣтная экспедиція россійско-американской компаніи.—Послѣдующія кругосвѣтныя плаванія судовъ компаніи въ началѣ текущаго столѣтія.—Экспедиція, снаряженная графомъ Румянцевымъ, для отысканія прохода черезъ Ледовитый океанъ.—Первое кругосвѣтное плаваніе русскаго военнаго судна.—Послѣдующія кругосвѣтныя плаванія военныхъ судовъ до половины текущаго столѣтія.—Отправленіе изъ Кронштадта въ кругосвѣтное плаваніе фрегатовъ «Паллада», «Аврора», «Діана», корвета «Наварінъ» и транспорта «Нѣманъ».—Дальнія плаванія судовъ, начиная съ 1856 года.—1856 годъ.—1857 годъ.—1858 годъ.—Пріобрѣтеніе складочнаго мѣста въ

Вилла-Франкѣ.—1859 годъ.—1860 годъ.—Гибель клипера «Пластунъ».—1861 годъ.—Гибель клипера «Опричникъ».—Результаты заграничныхъ плаваній въ первыя шесть лѣтъ.—1862 годъ.—Посылка эскадры кон.-адм. Лесовскаго къ берегамъ Америки. 1863 годъ.—Другія плаванія въ 1863 году.—Крушеніе корвета «Новикъ».—Крушеніе шкуны «Первая».—1864 годъ.—1865 годъ.—1866 годъ.—Крейсерство у береговъ Кандіи въ 1867 и 1868 годахъ.—Прочія плаванія въ этихъ годахъ.—Крушеніе фрегата «Александръ Невскій».—1869 годъ.—1870 годъ.—1871—1873 годы.—1874 и 1875 годы.—Устройство складочнаго мѣста въ Нагасаки.—1876 и 1877 годы.—Крушеніе шкуны «Алеутъ».—1878 и 1879 годы.—Общіе выводы . . . . . 176—281.

## ГЛАВА VI.

### Служебное положеніе офицеровъ. Мѣры къ облегченію имъ пріобрѣтенія свѣдѣній по морскимъ спеціальностямъ.

Милости Государя Императора ко флоту.—Увеличеніе денежнаго морскаго довольствія офицеровъ.—Увеличеніе береговаго содержанія офицеровъ.—Общіе выводы изъ цифръ объ увеличеніи содержанія.—Пособія на воспитаніе дѣтей.—Вознагражденіе за продолжительное командованіе судами.—Пособія изъ суммы 67 т. руб.—Пособія изъ суммы 24 т. руб.—Сумма на производство денежныхъ наградъ.—Значеніе эмеритальной кассы для службы офицеровъ.—Мѣры къ развитію въ офицерахъ любви къ морской наукѣ.—Преобразованіе «Морскаго Сборника» и важное значеніе этого журнала въ дѣлѣ развитія морскаго образованія.—Морскія газеты.—Организація занятій по исторіи русскаго флота.—Изданія морскаго ученаго комитета.—Морскія собранія и библіотеки.—Чтеніе лекцій.—Библіотека морскаго министерства и морской музей . . . 282—330.

## ГЛАВА VII.

### Мѣры къ устройству быта морскихъ нижнихъ чиновъ.

1. *Измѣненіе въ служебномъ положеніи матроса.* Сроки службы.—Жалованье нижнихъ чиновъ.—2. *Измѣненіе служебнаго труда морскихъ*

*нижнихъ чиновъ*. Вліяніе свойства работъ на бытъ матроса.—Неизбѣжность валовыхъ работъ матроса.—Мѣры къ облегченію валовыхъ работъ.—Зачисленіе въ неспособные.—Заработныя деньги нижнихъ чиновъ.—3. *Улучшеніе казарменныхъ помѣщеній и казарменнаго быта нижнихъ чиновъ*. Неудовлетворительность казарменныхъ помѣщеній прежняго времени.—Улучшеніе казарменнаго быта нижнихъ чиновъ.—Вентиляція, отопленіе и освѣщеніе.—Заведеніе кроватей и постелей.—Кухонная посуда.—Улучшенія во вновь выстроенныхъ казармахъ.—Ограниченіе для нижнихъ чиновъ права на вступленіе въ бракъ.—4. *Улучшеніе обмундированія нижнихъ чиновъ*. Предметы обмундированія нижнихъ чиновъ до 1855 года.—Измѣненія и дополненія въ обмундированіи.—5. *Улучшеніе пищеваго довольствія командъ*. Морское пищевое довольствіе командъ.—Береговое пищевое довольствіе командъ.—6. *Возвышеніе умственнаго и нравственнаго уровня морскихъ нижнихъ чиновъ*. Обученіе грамотѣ.—Числовыя данныя о грамотныхъ.—Экипажныя школы.—Законъ 17 апрѣля 1863 года объ уничтоженіи тѣлеснаго наказанія.—Мѣры противъ злоупотребленія нижними чинами крѣпкими напитками.—Введеніе паровыхъ самоваровъ въ казармахъ.—7. *Призрѣніе нижнихъ чиновъ*. Причины, препятствовавшія учрежденію пенсіонныхъ кассъ.—Инвалидный Императора Павла I домъ.—Инвалидные хутора.—8. *Инспекторскіе смотры*. Значеніе инспекторскихъ смотровъ и ихъ результаты . . . . . 331—394.

## ГЛАВА VIII.

### Парусный флотъ.—Паровой деревянный флотъ.

Парусный флотъ, какъ главная морская сила Россіи до крымской войны.—Судовой составъ флота при началѣ крымской войны.—Качественное состояніе парусныхъ судовъ балтійскаго и черноморскаго флотовъ ко времени крымской войны.—Численность нашего пароваго флота предъ началомъ крымской войны.—Ходъ развитія постройки паровыхъ судовъ въ иностранныхъ государствахъ до крымской войны.—Изобрѣтеніе винтоваго двигателя и примѣненіе его къ боевымъ судамъ въ иностранныхъ государствахъ.—Ходъ развитія русскаго пароваго флота до крымской войны.—Качественное состояніе паровыхъ судовъ балтійскаго и черноморскаго

флотовъ ко времени крымской войны.—Послѣдствія крымской войны для черноморскаго флота.—Балтійскій флотъ въ войну 1853—1856 годовъ.—Кораблестроительная дѣятельность по балтійскому флоту во время крымской войны.—Качественное состояніе нашихъ винтовыхъ судовъ, построенныхъ во время крымской войны.—Дальнѣйшая судьба балтійскаго парусnаго флота.—Дальнѣйшая служба пароходо-фрегатовъ и колесныхъ пароходовъ.—Программа сооруженія винтоваго флота по заключеніи мира послѣ крымской войны.—Мѣры, принятыя для осуществленія предначертанной программы.—Финансовыя затрудненія морскаго министерства послѣ крымской войны.—Кораблестроительная дѣятельность морскаго вѣдомства отъ парижскаго мира до начала броненоснаго судостроенія.—Результаты кораблестроительной дѣятельности морскаго вѣдомства съ 1856 по 1863 года.—Сраженіе на гамптонскомъ рейдѣ предрѣшаетъ судьбу винтовыхъ деревянныхъ судовъ.—Дальнѣйшая судьба нашихъ винтовыхъ деревянныхъ судовъ послѣ 1863 года.—Небоевыя суда балтійскаго флота со времени крымской войны.—Гидравлическіе плавучіе доки.—Черноморская флотилія.—Бѣломорская флотилія.—Каспійская флотилія.—Сибирская флотилія.—Аральская флотилія. . . . . 395—485.

## ГЛАВА IX.

### Броненосный флотъ.—Крейсеры.—Миноноски.

Броненосное судостроеніе дѣлаетъ переворотъ въ наукѣ кораблестроенія и морской практикѣ.—1. *Броненосный флотъ въ Балтійскомъ морѣ.* Крымская война вызвала постройку судовъ обшитыхъ бронею.—Европейская система постройки броненосныхъ судовъ.—Появленіе перваго монитора въ Сѣверной Америкѣ.—Характеристическія особенности монитора.—Сраженіе «Меримака» съ «Мониторомъ» и его послѣдствія.—Начало постройки броненосныхъ судовъ для русскаго флота.—Батарея «Первенецъ».—Соображенія морскаго министерства при началѣ сооруженія нашего броненоснаго флота.—Батарея «Не-тронь-меня», фрегаты «Петропавловскъ» и «Севастополь».—Примѣненіе типа монитора къ подвижной прибрежной оборонѣ Кронштадта.—Постройка десяти мониторовъ, двухбашенной лодки «Смерчь» и батареи «Кремль».—Важное значеніе 1863 года въ дѣлѣ русскаго военнаго судостроенія.—Заготовленіе лѣсовъ, нужныхъ для броне-

поснаго судостроенія.—Обезпеченіе желѣзнаго судостроенія запасами металловъ.—Соображенія, принятыя въ основаніе при постройкѣ второй серіи броненосныхъ судовъ.—Постройка серіи изъ восьми броненосныхъ судовъ по усовершенствованнымъ чертежамъ.—Двухбашенныя лодки «Чародѣйка» и «Русалка».—Фрегаты, носящіе имена адмираловъ.—Казематированные фрегаты «Князь Пожарскій» и «Мининъ».—Фрегатъ «Князь Пожарскій».—Первоначальная постройка фрегата «Мининъ».—Результаты дѣятельности по броненосному судостроенію къ 1 января 1870 года.—Вопросъ о сооруженіи мореходныхъ броненосцевъ.—Проектъ адмирала Попова.—Характеристическія особенности этого проекта.—Постройка корабля «Петръ Великій.»—Боевое значеніе корабля «Петръ Великій».—Общія замѣчанія о типѣ океанскихъ крейсеровъ.—Программа морскаго министерства при сооруженіи океанскихъ крейсеровъ.—Фрегаты «Генералъ Адмиралъ» и «Герцогъ Эдинбургскій».—Перестройка башеннаго фрегата «Мининъ» въ броненосный крейсеръ.—Результаты испытаній «Минина» подъ парами и парусами.—Постройка восьми неброненосныхъ крейсеровъ.—Клиперъ «Крейсеръ».—Клипера «Джигитъ», «Разбойникъ» и «Стрѣлокъ».—Клипера «Наѣздникъ», «Пластунъ», «Вѣстникъ» и «Опричникъ».—Сооруженіе русскихъ крейсеровъ въ Америкѣ.—Крейсеръ «Европа».—Крейсеръ «Азія».—Крейсеръ «Африка».—Крейсеръ «Забіяка».—2. *Броненосныя суда Черноморскаго флота.* Предположенія о постройкѣ броненосныхъ судовъ для Чернаго моря въ 1863 году.—Такія же предположенія въ 1869 году.—Проектированіе круглыхъ броненосныхъ судовъ.—Соображенія морскаго министерства, вслѣдствіе отмѣны нѣкоторыхъ статей парижскаго трактата 1856 года.—Постройка поповки «Новгородъ».—Постройка поповки «Вице-Адмиралъ Поповъ».—Результаты испытаній поповокъ и участіе ихъ въ послѣдней турецкой войнѣ.—Постройка плавучаго гидравлическаго дока для Чернаго моря.—3. *Миноноски.* Постройка миноносокъ.—Характеристическія особенности миноносокъ.—Миноносецъ «Взрывъ» . . . . . 486—592.

Дорогой для русскаго народа день 19-го февраля, столь знаменательный въ 1861 году, когда совершилось великое событіе освобожденія крестьянъ, получилъ въ 1880 году новое значеніе, вызывающее на серьезныя и благотворныя размышленія. Четверть столѣтія исполнилось съ того времени, какъ Россія выступила на новый путь преобразованій и неустанно шла по этому пути. Восшествіе нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора на престолъ совпало съ эпохою, когда смутное до того сознаніе о необходимости коренныхъ реформъ не только сдѣлалось очевидною истиною, но и несчастная для насъ война подтвердила эту истину на дѣлѣ. Съ этого времени начался непрерывный рядъ тѣхъ благодѣтельныхъ преобразованій, которыя обновили весь строй государства и сдѣлали нынѣшнее царствованіе одною изъ самыхъ свѣтлыхъ эпохъ русской исторіи, эпохою такъ ярко блистающею и своими великими реформами и высокимъ чувствомъ любви къ человѣчеству. Коренныя преобразованія коснулись рѣшительно

всѣхъ частей управленія; они близко коснулись и флота. Россія 1880 года мало походитъ на Россію 1855 года; еще менѣе такого сходства между флотами этихъ двухъ годовъ, такъ какъ въ морскомъ дѣлѣ къ обыкновеннымъ условіямъ постояннаго хода развитія человѣчества присоединились въ этотъ періодъ великія открытія науки и практики. Оглянуться назадъ, взвѣсить пройденное—должно для каждаго вѣдомства имѣть значеніе провѣрки его дѣятельности въ прошломъ и дать ему новыя указанія для будущаго. Двадцатипятилѣтній срокъ какъ нельзя лучше соотвѣтствуетъ такой цѣли: онъ не слишкомъ коротокъ, такъ что могутъ оказаться результаты, и не слишкомъ длиненъ, чтобы эти результаты могли исчезнуть въ другихъ позднѣйшихъ явленіяхъ.

Можетъ быть никогда и ни въ одной отрасли открытій и примѣненій началъ науки къ практикѣ умъ человѣческій не дѣлалъ въ столь короткій срокъ такихъ удивительныхъ успѣховъ, какъ въ послѣднія 25 лѣтъ въ дѣлѣ мореплаванія вообще и въ морскомъ военномъ дѣлѣ особенно. При началѣ нынѣшняго царствованія, значеніе пароваго флота въ войнѣ было еще проблемою. Въ двадцатипятилѣтній періодъ паровой флотъ развился до крайнихъ предѣловъ, совершенно вытѣснилъ парусный, замѣнился въ значительной степени бро-

неносным и теперь прокладывает пути к новой, совершенно опять своеобразной минной войне. Все эти 25 лет не было ни отдыха, ни остановки. Это был постоянный бег в запуски, и в проигрыше оказывался не тот, кто останавливался,— об остановке нечего было и думать,—но кто хотя несколько замедлял бег, кто менее рисковал. О прежней спокойной деятельности дополнения флота новыми судами по давно установившимся, хорошо испытанным образцам не было более и речи. Это было постоянное пересозданіе флота на началах, каждый раз не имевших ничего общаго с прежними, а следовательно, пересозданіе адмиралтейств, заводов, артиллеріи, и притом пересозданіе при условіи достиженія целей, которыя казались еще так недавно недостижимыми, невозможными. Корабельная архитектура была поколеблена в самых существенных своих основаніях. Новое открытіе сегодня делало ничтожным то, что вчера считалось последним словом науки. Наконец оказалось, что само морское ведомство поставлено в необходимость преследовать две цели, друг другу противоположныя: кораблестроеніе напрягало все свои средства и прилагало все усилія ума, чтобы сделать броню непроницаемою, а в тоже время морская артиллерія употребляла все усилія, чтобы создать такія орудія, которыя

пронизывали бы эту броню. Успѣхъ одной изъ этихъ спеціальностей былъ пораженіемъ другой и давалъ этому безконечному конкурсу новую пищу.

Сдѣлало ли морское управленіе возможное для развитія нашихъ морскихъ силъ, были ли достигнутые результаты въ уровень данной задачи и трудности времени, отвѣчаетъ на эти вопросы краткій „Всеподданнѣйшій отчетъ по морскому вѣдомству за 1855—1880 годы“, представленный Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ Государю Императору въ знаменательный день 19 февраля 1880 года. Но для того, чтобы сдѣлать выводы въ этомъ отчетѣ, потребовалась разработка обширной массы данныхъ, представляющихъ большой интересъ и могущихъ быть полезными для лицъ, служащихъ во флотѣ и въ особенности прикасающихся къ морскому управленію, и Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ соизволилъ разрѣшить составленіе и изданіе, на основаніи вышепомянутыхъ официальныхъ данныхъ, по болѣе подробной программѣ „Обзора дѣятельности морскаго управленія въ Россіи въ первое двадцатипятилѣтіе благополучнаго царствованія Государя Императора Александра Николаевича“.

Представляемые при семъ два тома содержатъ только общій очеркъ мѣръ, которыя были приняты

по морскому вѣдомству въ минувшее двадцатипятилѣтіе, и далеко не обнимаютъ собою всей дѣятельности тѣхъ лицъ, которыя трудились на поприщѣ морскаго управленія. Въ составъ морскаго вѣдомства входитъ нѣсколько отдѣльныхъ частей, изъ которыхъ каждая подверглась, можно сказать, пересозданію вновь и заслуживала бы подробнаго описанія. Для примѣра можно указать на кораблестроеніе, морскую артиллерію, гидрографію. По каждой изъ этихъ частей имѣется масса данныхъ, драгоцѣнныхъ для каждаго спеціалиста, но которыми нельзя было воспользоваться для общаго „Обзора“. Не менѣе того уже по представляемымъ здѣсь фактамъ можно судить о флотѣ 1880 года по сравненію съ флотомъ 1855 года.

Въ минувшее двадцатипятилѣтіе два раза коренным образомъ измѣнился не только весь составъ флота, но и всѣ основы для его дальнѣйшаго развитія. До крымской войны основою могущества флотовъ считалась возможно большая численность судовъ и людей и съ этою цѣлію составлялись опредѣленные штаты, которые и пополнялись разъ установленными способами. Въ минувшее двадцатипятилѣтіе три слѣдующія начала легли въ основаніе всѣхъ преобразованій, совершенныхъ по морскому вѣдомству: 1) возможно большее плаваніе военныхъ судовъ въ дальнихъ моряхъ и океанахъ,

необходимое какъ для созданія истинныхъ моряковъ, такъ и для поддержанія международнаго значенія Россіи; 2) независимость нашего отечества отъ иностранныхъ верфей и заводовъ въ дѣлѣ сооруженія военныхъ судовъ, и 3) сокращеніе и упрощеніе береговой администраціи до крайнихъ предѣловъ возможности, при сознаніи, что не флотъ существуетъ для администраціи, а послѣдняя для флота. И всѣ эти три начала не остались въ области желаній и стремленій, но глубоко проникли въ жизнь.

Въ описываемый періодъ времени нашъ военный флагъ развѣвался въ океанахъ и моряхъ всѣхъ частей свѣта. Тогда какъ въ прежнее время плаваніе нашего военнаго судна въ заграничныхъ водахъ составляло рѣдкое явленіе, въ минувшее двадцатипятилѣтіе въ заграничномъ плаваніи перебывало: офицеровъ—6.594 и нижнихъ чиновъ—114.442. Эти плаванія не только служили отличною школою для нашихъ моряковъ, не только знакомили ихъ съ тѣми мѣстностями, гдѣ можетъ представиться имъ боевая дѣятельность, но и давали нашему флоту возможность появляться повсюду, гдѣ того требовала наша политика. При натянутыхъ нашихъ отношеніяхъ съ западными державами въ 1863 году и съ Англіею въ 1878 году, онъ не укрывался за крѣпостными твердынями, но

выходилъ въ океанъ для крейсерства, хотя наше географическое положеніе, ставящее этотъ выходъ подъ контроль враждебныхъ намъ державъ, и не позволяло дать этому крейсерству всего возможнаго развитія. Но естественный ходъ по пути, которому мы слѣдуемъ, ведетъ насъ къ тому, что теперь можно уже предвидѣть время, когда не порты замерзающаго Финскаго залива, но порты безпредѣльнаго Восточнаго океана будутъ служить опорнымъ пунктомъ для нашего флота: такъ окрѣпла связь съ ними, при помощи кругосвѣтныхъ плаваній нашихъ военныхъ судовъ.

Военное судостроеніе въ Россіи въ описываемый періодъ можно подраздѣлить на три отдѣла: 1) судовой составъ нашего военнаго флота ко времени крымской войны состоялъ исключительно изъ парусныхъ судовъ съ незначительнымъ числомъ пароходо-фрегатовъ и малыхъ портовыхъ пароходовъ; во время крымской войны и до 1863 года кораблестроительная дѣятельность морскаго министерства сосредоточивалась на сооруженіи боеваго *винтоваго* флота; 2) съ 1863 до 1870 года всѣ усилія морскаго министерства были направлены на созданіе *броненоснаго* флота исключительно для цѣлей *оборонительныхъ;* и 3) съ конца 60-хъ годовъ кораблестроительная дѣятельность направилась на сооруженіе *мореходныхъ броненосцевъ* и

океанскихъ броненосныхъ и неброненосныхъ *крейсеровъ*.

Много различныхъ, дотолѣ невиданныхъ, судовыхъ типовъ выработала въ это двадцатипятилѣтіе наука и практика кораблестроенія, много осуществила самыхъ смѣлыхъ проектовъ по постройкѣ и вооруженію судовъ артиллеріею, и во все это неустановившееся время только пять боевыхъ судовъ винтовыхъ и одно броненосное были заказаны нами заграницей, для того чтобы на нихъ учиться. Всѣ остальныя наши боевыя суда построены въ Россіи.

Всѣ судостроительныя работы и сооруженіе всѣхъ самыхъ сложныхъ механизмовъ исполняются теперь у насъ въ отечествѣ, на нашихъ заводахъ, и въ этомъ отношеніи мы находимся совершенно въ независимомъ положеніи отъ чужеземныхъ державъ. Теперь уже невозможно повтореніе того безвыходнаго положенія, въ которое насъ поставило въ началѣ 50-хъ годовъ введеніе винтоваго двигателя, и никакое новое изобрѣтеніе не можетъ насъ застать въ расплохъ. По морскому и техническому образованію нашъ личный составъ флота не уступаетъ могущественнѣйшимъ флотамъ. Нѣтъ такихъ неожиданныхъ открытій и усовершенствованій въ другихъ флотахъ, которыя не дѣлались бы достояніемъ нашихъ верфей и адмиралтействъ и не получали бы у насъ осуществленія. Мы имѣемъ сред-

ства выполнить всякія новыя требованія морской науки и практики, не такъ легко и быстро, какъ стоящія впереди насъ въ дѣлѣ заводской промышленности Англія и Франція, но, не менѣе того, мы не вынуждены искать выхода изъ затрудненія у иностранцевъ. Доказательствомъ тому служитъ послѣдняя восточная война. Мы имѣли для нея въ избыткѣ всякаго рода спеціалистовъ для морскаго дѣла и, какъ скоро ходъ войны показалъ громадное значеніе, которое можетъ имѣть въ ней новое орудіе разрушенія, мины, и намъ даны были средства къ сооруженію многочисленной флотиліи миноносокъ, мы не затруднились соорудить такую флотилію у себя дома, въ нѣсколько мѣсяцевъ. Нашъ торговый паровой флотъ, благодаря правительственной поддержкѣ, также сдѣлалъ шаги впередъ.

Наконецъ, что касается администраціи въ обширномъ смыслѣ этого слова, то морское министерство шло впереди другихъ вѣдомствъ въ многочисленныхъ и столь благодѣтельныхъ реформахъ, которыя были совершены по этой части въ первое двадцатипятилѣтіе настоящаго царствованія. Сокращеніе личнаго состава нижнихъ чиновъ со 125 т. человѣкъ до 26 т. человѣкъ, преимущественно чрезъ замѣну казеннаго труда вольнонаемнымъ, составляетъ также одинъ изъ результатовъ этой админи-

стративной дѣятельности. Число „нестроевыхъ“ чиновъ, составлявшее въ 1856 году во флотѣ 47.400 человѣкъ, не превышало въ 1879 году—822.

Не одни безпрерывныя измѣненія въ морской наукѣ и практикѣ служили побужденіемъ къ принятію заграничныхъ плаваній и начала сооруженія судовъ у себя дома за основаніе для дѣятельности морскаго министерства въ минувшее двадцатипятилѣтіе; къ тѣмъ же результатамъ приводили и требованія международной жизни.

Положеніе Россіи, которая по своему пространству и географическимъ очертаніямъ можетъ быть вѣрнѣе названа частью свѣта чѣмъ государствомъ, требуетъ, чтобы она имѣла флотъ соотвѣтствующій ея значенію, какъ большой первоклассной, хотя и неморской державы, который въ международныхъ отношеніяхъ доставлялъ бы надлежащій вѣсъ ея требованіямъ, охранялъ бы ея берега отъ внезапнаго покушенія непріятеля, содержалъ бы полицейскій надзоръ на водахъ и покровительствовалъ купеческому судоходству. Въ этихъ видахъ, для Россіи необходима морская сила, которая съ одной стороны рѣшительно преобладала бы надъ флотами сосѣднихъ второстепенныхъ державъ, а съ другой внушала бы большимъ державамъ то уваженіе, которое могло бы заставить ихъ искать или союза съ Россіей или ея нейтралитета въ войнѣ ихъ ме-

жду собою, и принуждала бы ихъ для борьбы съ Россіей дѣлать большія приготовленія и подвергаться огромнымъ издержкамъ. Въ крымскую войну черноморскій и балтійскій наши флоты не могли вступить въ морское сраженіе, такъ какъ состояли изъ парусныхъ судовъ, но тѣмъ не менѣе самое существованіе этихъ флотовъ, укрытыхъ въ гаваняхъ, принудило первоклассныя морскія державы къ неслыханнымъ дотолѣ усиліямъ, издержкамъ и вооруженію небывалаго въ исторіи флота, чтобы рѣшиться вступить съ нами въ борьбу. Одна изъ величайшихъ невыгодъ, представляемыхъ положеніемъ Россіи, заключается въ необходимости ей содержать морскія силы въ разныхъ моряхъ, въ невозможности соединить ихъ въ случаѣ войны въ одномъ пунктѣ, тогда какъ первоклассныхъ морскимъ державамъ, Англіи и Франціи, весьма легко это сдѣлать со своими эскадрами, и это обстоятельство еще болѣе усложняетъ задачу морскаго управленія въ нашемъ отечествѣ.

Въ положеніи различныхъ державъ, относительно сравнительной силы ихъ флотовъ, въ послѣднее двадцатипятилѣтіе произошли большія перемѣны. Разъединенныя Италія и Германія сплотились и развитіе флота вводятъ въ число основъ своего политическаго могущества. Держава, сосѣдственная къ намъ на другой окраинѣ государства, Японія,

дѣлаетъ быстрые шаги впередъ въ созданіи боеваго флота. Другія государства: Австрія, Турція, Испанія, Данія, Швеція, даже Китай прилагаютъ попеченіе о томъ, чтобы имѣть современныя боевыя суда.

Тотъ путь, которымъ морское министерство теперь слѣдуетъ, даетъ ему возможность быть готовымъ ко всѣмъ случайностямъ, какія можетъ представить дальнѣйшій ходъ развитія международной жизни. Въ настоящее, столь обильное всякими техническими и политическими неожиданностями, время не отъ недостатка знаній и опытности зависитъ дальнѣйшее усиленіе нашего флота, но отъ тѣхъ финансовыхъ средствъ, которыя по высшимъ государственнымъ соображеніямъ окажется возможнымъ удѣлять на его развитіе.

Милостивыя слова Высочайшаго рескрипта, даннаго Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу 23 февраля 1880 года, въ день двадцатипятилѣтія управленія Его Высочествомъ морскимъ вѣдомствомъ, служатъ драгоцѣннымъ подтвержденіемъ того, что это направленіе соотвѣтствовало всегда высшимъ предначертаніямъ Государя Императора.

Въ заключеніе всего вышеизложеннаго нужно ли оговариваться, что противопоставленіемъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ „Обзора“ прежняго неудовлетво-

рительнаго состоянія флота послѣдующимъ улучшеніямъ отнюдь не имѣлось въ виду осуждать безусловно старое въ морскомъ вѣдомствѣ и представлять послѣдующее, какъ постепенный рядъ успѣховъ, а настоящее положеніе какъ образецъ благосостоянія и порядка. Необходимость коренныхъ преобразованій во флотѣ возникла непосредственно послѣ царствованія Государя, который искренно любилъ флотъ и много заботился о немъ. Въ числѣ исполнителей Его воли на этомъ поприщѣ были люди, составившіе себѣ своею дѣятельностію и подвигами историческое имя, и память о нихъ будетъ переходить изъ поколѣнія въ поколѣніе. Но дѣятельность людей всегда есть результатъ своего времени, а наше время, по чрезвычайной важности и многочисленности открытій въ области военно-морской науки и практики, не имѣетъ ничего себѣ подобнаго въ прошломъ.

К. Маниъ.

21 Мая 1880 года.

**Составителями главъ въ представляемомъ трудѣ были слѣдующія лица:**

*Первая часть.*

| | |
|---|---|
| Главы I—IV, VI и VII—о личномъ составѣ флота. | Подполковникъ Л. А. Любимовъ, при участіи лейтенанта А. Р. Родіонова. |
| Глава V—плаванія судовъ въ заграничныхъ моряхъ . . . . . | Капитанъ 1 ранга А. С. Сгибневъ. |
| Главы VIII и IX—кораблестроеніе . . . . | Лейтенантъ П. А. Мордовинъ. |

*Вторая часть.*

| | |
|---|---|
| Главы I, II и III—артиллерія, обуховскій сталелитейный заводъ и минное дѣло . . . . . | Подполковникъ М. М. Конокотинъ. |
| Глава IV—порты, адмиралтейства и заводы . | Капитанъ С. Ѳ. Огородниковъ, капитанъ 1 ранга А. М. Линденъ, полковникъ Н. М. Мазуровъ, капитанъ 1 ранга Н. В. Рудановскій и коллежскій регистраторъ В. К. Штофрегенъ. |
| Глава V—коммисаріатская и провіантская части . . . . . | Статскій совѣтникъ С. Н. Ыпинъ. |

| | |
|---|---|
| Глава VI—гидрографія, лоція и обсерваторіи . . | Статскій совѣтникъ А. Д. Фефеловъ, генералъ-маіоры (нынѣ въ отставкѣ) К. М. Неупокоевъ и А. Н. Скрябинъ и лейтенантъ Ю. К. Ивановскій. |
| Глава VII—освѣщеніе морей . . . . . | Штабсъ-капитанъ В. Ѳ. Андреевъ. |
| Глава VIII—учебныя заведенія . . . . . | Капитанъ-лейтенантъ В. В. Вахтинъ. |
| Глава IX — судебная часть . . . . . | Титулярный совѣтникъ К. Ѳ. Виноградовъ. |
| Глава X — врачебная часть . . . . . | Тайный совѣтникъ Б. И. Бушъ. |
| Глава XI—управленіе морскимъ вѣдомствомъ, законодательная и административная дѣятельность . . . . . | Коллежскій ассесоръ В. П. Верховской и статскій совѣтникъ І. Г. Васильевъ. |
| Глава XII — военныя дѣйствія флота 1853—56 и 1877—78 годовъ . . | Подполковникъ Н. А. Коргуевъ, надворный совѣтникъ К. Е. Гельфрейхъ и коллежскій ассесоръ Н. Ѳ. Ефимовъ. |

# ГЛАВА I.

## ЧИСЛЕННОСТЬ ОФИЦЕРОВЪ И НИЖНИХЪ ЧИНОВЪ.

Число офицеровъ и нижнихъ чиновъ въ 1855 году.

Въ концѣ 1855 года въ морскомъ вѣдомствѣ состояло:

| | | |
|---|---|---|
| *Офицерскихъ чиновъ* . . . . . | | 3,912 |
| въ томъ числѣ: | | |
| адмираловъ и генераловъ. . | 132 | |
| штабъ-офицеровъ . . . . | 718 | |
| оберъ-офицеровъ . . . . | 3,062 | |
| *Нижнихъ чиновъ* . . . . . | | 125,169 |
| въ томъ числѣ: | | |
| юнкеровъ, кадетовъ, воспитанниковъ . . . . . | 1,387 | |
| кондукторовъ, унтеръ-офицеровъ и рядовыхъ . . | 108,019 | |
| кантонистовъ . . . . | 13,900 | |
| арестантовъ . . . . . | 1,863. | |

Причины значительности числа офицеровъ и нижнихъ чиновъ.

Столь значительное число офицерскихъ чиновъ объясняется тѣмъ, что до войны 1853—1856 годовъ составъ нашего паруснаго флота, какъ балтійскаго, такъ и черноморскаго, былъ весьма обширенъ. Для балтій-

скаго флота существовалъ штатъ, Высочайше утвержденный 10 февраля 1826 года, по которому надлежало имѣть въ этомъ флотѣ не менѣе 27 линейныхъ кораблей. Къ этому числу было приписано 22 фрегата и 35 судовъ другихъ, меньшихъ ранговъ, не считая судовъ гребнаго флота. Въ черноморскомъ флотѣ до начала войны, кромѣ мелкихъ судовъ, находилось: 16 кораблей, 7 фрегатовъ, 5 корветовъ, 28 пароходовъ, 34 транспорта; въ прочихъ моряхъ, Бѣломъ, Каспійскомъ и у береговъ Сибири, было 68 судовъ.

Многочисленность нижнихъ чиновъ обусловливалась не только числомъ судовъ, но и назначеніемъ этихъ людей въ званіи «нестроевыхъ» къ исполненію обязанностей, нисколько несоотвѣтствующихъ значенію военнаго матроса. Нестроевые составляли цѣлую треть всего числа нижнихъ чиновъ въ морскомъ вѣдомствѣ. Съ 1829 по 1855 годъ, т. е. въ теченіи 27 лѣтъ, взято съ народа для флота 108,737 рекрутъ; изъ нихъ болѣе 34,000 человѣкъ поступили въ нестроевые. Эти нестроевые, составляя изъ себя рабочіе экипажи, ластовыя команды, военно-рабочія, портовыя, арсенальныя, лабораторныя, маячныя, госпитальныя роты, не только въ изобиліи находились на судахъ флота и при работахъ въ адмиралтействахъ, не только въ званіи писарей, сторожей, счетчиковъ, чертежниковъ, курьеровъ, портовыхъ музыкантовъ проходили свою службу при многоразличныхъ береговыхъ учрежденіяхъ морскаго вѣдомства, не имѣя большею частію понятія о морской службѣ, но въ качествѣ деньщиковъ состав-

ляли прислугу должностныхъ лицъ. Казенные дома и квартиры должностныхъ лицъ были наполнены съ излишествомъ казенной прислугой, состоявшей изъ нижнихъ чиновъ, которые служили и на кухнѣ, и на конюшнѣ.

Несвоевременность въ 1855 году сокращеній въ числѣ офицеровъ и нижнихъ чиновъ.

1855 годъ, годъ продолженія тяжкой войны, когда еще неокончательно выяснилась будущность пароваго флота, не могъ быть временемъ удобнымъ, чтобы начать коренныя преобразованія въ личномъ составѣ флота. Всѣ средства флота были направлены къ одной священной цѣли, защитѣ отечества. Въ Балтійскомъ морѣ часть флота вошла въ составъ оборонительныхъ средствъ Кронштадта. По нѣскольку судовъ этого же флота находилось у Выборга, Риги, Свеаборга, Або. Черноморскій флотъ въ 1855 году, можно сказать, уже не существовалъ; но изъ судовъ, находившихся при Николаевѣ, 7 пароходовъ имѣли плаваніе по рѣкамъ Бугу и Ингулу для перевозки сухопутныхъ войскъ, больныхъ и разныхъ матеріаловъ. Въ Бѣломъ морѣ, на кампанію вооружены были 53, въ Каспійскомъ 28 мелкихъ судовъ; наконецъ, у восточныхъ береговъ Сибири находились фрегатъ, корветъ, 2 шкуны и 3 транспорта.

Всѣ эти суда, состоявшія въ плаваніи, далеко не требовали того числа офицеровъ и командъ, которыя у насъ имѣлись въ наличіи; но офицеры и матросы не оставались безъ дѣла. Въ сухопутной службѣ на Севастопольскихъ бастіонахъ они стяжали себѣ безсмертную славу; дѣйствіями своими при возведеніи и

защитѣ береговыхъ батарей во всѣхъ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ появленіе непріятельскихъ флотовъ грозило опасностью, они оказывали неоцѣненное содѣйствіе сухопутнымъ войскамъ. Притомъ въ 1855 году, морское управленіе было усиленно занято постройкой новыхъ винтовыхъ судовъ, какъ для дальнѣйшей защиты нашихъ береговъ, такъ и для того, чтобы немедленно по заключеніи мира отправить паровыя суда въ дальнія и продолжительныя плаванія для морскаго образованія офицеровъ и матросовъ. Не говоря уже о томъ, что суда эти требовали укомплектованія, но вести усиленныя кораблестроительныя работы въ то время было не мыслимо безъ дѣятельнаго участія казенныхъ людей на верфяхъ и адмиралтействахъ. Не менѣе того, въ 1855 году, во время пребыванія ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА въ Николаевѣ, было испрошено Высочайшее разрѣшеніе: часть остающихся въ черноморскомъ вѣдомствѣ рекрутъ и матросовъ, недавно поступившихъ на службу, передать въ управленіе южной арміи. Такихъ людей было передано изъ морскаго вѣдомства 9,644.

Мѣры къ сокращенію числа офицеровъ по заключеніи мира.

По заключеніи Парижскаго мира, когда Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ могъ перейти отъ напряженной дѣятельности военнаго времени къ спокойному и правильному устройству различныхъ частей морскаго управленія, оказалось, что значительное сокращеніе числа судовъ въ нашемъ флотѣ, вслѣдствіе уничтоженія черноморскаго флота во время войны и ограниченія числа судовъ парижскимъ трактатомъ,

произвело избытокъ въ личномъ составѣ офицеровъ. По расчетамъ, составленнымъ министерствомъ, избытокъ офицеровъ противъ потребности флота въ 1859 году оказался весьма значительнымъ, а именно составлялъ: адмираловъ и генераловъ—53, штабъ-офицеровъ—172 и оберъ-офицеровъ—608. Не будучи заняты почти никакою службою, они заграждали возможность къ производству своимъ сослуживцамъ, которые несли дѣйствительную службу.

Вслѣдствіе этого было рѣшено приступить къ уменьшенію числа офицеровъ и къ согласованію числа ихъ съ дѣйствительною потребностью судоваго состава. Для этого были приняты три слѣдующія, существенно важныя, мѣры: 1) расширено увольненіе офицеровъ на коммерческія суда на выгодныхъ для увольняемыхъ условіяхъ; 2) сокращено число принимаемыхъ въ морскія учебныя заведенія и 3) учрежденъ резервъ для офицерскихъ чиновъ.

Увольненіе офицеровъ на коммерческія суда.

По закону, изданному еще въ 1802 году, морскому министерству предоставлено, по мѣрѣ возможности, отпускать офицеровъ, унтеръ-офицеровъ и матросовъ для службы на судахъ, принадлежащихъ купцамъ 1-й и 2-й гильдіи, или акціонернымъ компаніямъ, а также членамъ с.-петербургскаго Императорскаго яхтъ клуба; офицерамъ, служащимъ на коммерческихъ судахъ, предоставлено право носить военную форму съ нѣкоторымъ отличіемъ отъ состоящихъ на дѣйствительной службѣ, и производится отъ морскаго министерства половинное по чинамъ жалованье;

служба же на коммерческихъ судахъ, какъ офицерамъ, такъ и нижнимъ чинамъ, зачисляется въ дѣйствительную со всѣми преимуществами.

Мѣра эта представляется выгодною и для морскаго вѣдомства и для нашей торговли. Доставляя незанятымъ дѣйствительною службою офицерамъ случай поддерживать свои морскія познанія и сокращая расходы казны на довольствіе офицеровъ, она восполняетъ въ нашихъ коммерческихъ предпріятіяхъ, соединенныхъ съ морскою дѣятельностію, весьма ощутительный недостатокъ въ морскихъ спеціалистахъ.

Въ отчетный періодъ число офицеровъ морскаго вѣдомства, находившихся на коммерческихъ судахъ, обыкновенно превышало цифру 100 человѣкъ въ годъ, и офицеры эти имѣли въ пароходныхъ обществахъ и компаніяхъ весьма разнообразный кругъ дѣятельности: служили на судахъ въ должности командировъ, ихъ помощниковъ и механиковъ; завѣдывали на берегу разными мастерскими; состояли агентами пароходныхъ обществъ въ иностранныхъ и русскихъ портахъ и наконецъ привлекались къ управленію конторами пароходныхъ обществъ и къ исправленію разныхъ должностей въ правленіяхъ.

Во всѣ двадцать пять лѣтъ морское министерство только два раза вызывало нѣкоторыхъ изъ нихъ на дѣйствительную службу, вслѣдствіе политическихъ обстоятельствъ, а именно въ 1863 и въ 1877 годахъ; но въ первый разъ число вызванныхъ къ общему числу офицеровъ, служившихъ на коммерческихъ судахъ,

составляло лишь около 8%, причемъ были вызваны только лейтенанты, поровну изъ всѣхъ обществъ. Во второй разъ вызваны исключительно механики, въ которыхъ ощущался большой недостатокъ, вслѣдствіе быстрой постройки и вооруженія болѣе 100 миноносокъ. Всего было при этомъ вызвано на дѣйствительную службу лишь шестеро; но, по собственному желанію, въ томъ же 1877 году, поступило на дѣйствительную службу изъ лицъ уволенныхъ на коммерческія суда еще 36 человѣкъ, что вмѣстѣ съ вызванными механиками составило около 38%.

Сокращеніе числа воспитывающихся въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ.

Съ тою же цѣлію уменьшенія числа офицеровъ рѣшено было сократить число выпускаемыхъ въ офицеры изъ морскихъ учебныхъ заведеній 1-го рода, чрезъ сокращеніе числа воспитанниковъ въ этихъ заведеніяхъ, такъ какъ 150 новыхъ офицеровъ въ годъ, которые выпускались училищами, было слишкомъ велико сравнительно съ потребностью. Для этого морское министерство еще въ 1857 году закрыло дальнѣйшее зачисленіе дѣтей въ кандидатскіе списки училищъ; въ видахъ же какъ скорѣйшаго приведенія въ соразмѣрность числа уже находящихся въ училищахъ воспитанниковъ съ потребностью въ офицерахъ, такъ и для ускоренія преобразованія учебныхъ заведеній на началахъ отдѣленія образованія общаго отъ спеціальнаго, въ 1862 году предоставило родителямъ брать изъ морскихъ учебныхъ заведеній своихъ дѣтей, неоказывающихъ призванія къ морю, и продолжать ихъ воспитаніе по своему усмотрѣнію, на счетъ особо назначаемой на каждаго

отъ морскаго вѣдомства суммы. Кромѣ того въ томъ же году, по соглашенію съ министерствомъ народнаго просвѣщенія, изъ воспитанниковъ низшихъ классовъ этихъ заведеній образованы три гимназіи: въ Петербургѣ, Кронштадтѣ и Николаевѣ. Этою мѣрою воспитанникамъ не былъ прегражденъ путь къ поступленію въ морскую службу, если въ сознательномъ уже возрастѣ они будутъ чувствовать призваніе посвятить себя этому трудному поприщу и окажутся достойными по состязательному экзамену; но за то тѣ изъ нихъ, которые не имѣли расположенія или способности къ морскому дѣлу, могли получить такое образованіе, которое не воспрепятствуетъ имъ быть полезными на другомъ избранномъ ими пути.

По выпускѣ въ 1862 году изъ морскихъ учебныхъ заведеній на дѣйствительную службу, въ нихъ оставалось 992 воспитанника. — Изъ этого числа:

переведено въ гимназіи . . . . . 253.

уволено на попеченіе родителей . . . . . 151.

Число воспитанниковъ, слѣдовательно, сократилось на 404.

Такимъ образомъ, къ концу 1862 года въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ 1-го рода осталось воспитанниковъ 588.

Учрежденіе резервныхъ списковъ для офицеровъ.

Но обѣ эти мѣры не могли еще дать результатовъ, соотвѣтственныхъ настоятельности и размѣрамъ преслѣдуемой цѣли, и въ декабрѣ 1859 года министерство нашлось вынужденнымъ испросить Высочайшее раз-

рѣшеніе: 1) уволить отъ службы на льготныхъ условіяхъ, съ производствомъ въ слѣдующіе чины и съ пенсіями по послѣднему чину, вице-адмираловъ и генералъ-лейтенантовъ, имѣющихъ 50 лѣтъ службы и прослужившихъ въ этихъ чинахъ 5 лѣтъ; контръ-адмираловъ и генералъ-маіоровъ, имѣющихъ службы 35 лѣтъ и состоящихъ въ чинѣ 5 лѣтъ; капитановъ 1-го ранга и полковниковъ, имѣющихъ службы 30 лѣтъ и состоящихъ въ чинѣ 5 лѣтъ и, наконецъ, всѣхъ прочихъ штабъ и оберъ-офицеровъ, имѣющихъ службы 30 лѣтъ и состоящихъ въ чинѣ 3 года; и 2) за тѣмъ остальныхъ сверхкомплектныхъ адмираловъ, генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ зачислить по резервному флоту съ сохраненіемъ имъ одного лишь жалованья по чинамъ, съ правомъ жить гдѣ пожелаютъ, носить мундиръ и эполеты, считать имъ службу за дѣйствительную къ пенсіи, но безъ правъ на производство и награды и, по мѣрѣ выслуги сроковъ, указанныхъ въ предыдущемъ пунктѣ, увольнять ихъ отъ службы съ производствомъ въ слѣдующіе чины и съ пенсіями.

На этихъ основаніяхъ, въ концѣ 1859 и въ теченіи 1860 годовъ было зачислено въ резервъ: адмираловъ и генераловъ 21, штабъ и оберъ-офицеровъ 640. Въ послѣдующіе годы въ резервъ увольнялось уже незначительное число офицеровъ, такъ что общая цифра ихъ постепенно сокращалась отъ убыли въ отставку выслуживающихъ установленные для резерва сроки, и съ 1879 года въ резервѣ уже находилось: адмираловъ и генераловъ—3, штабъ и оберъ офицеровъ—45.

Вызванная совершенно исключительными обстоятельствами,—съ одной стороны результатами войны, а съ другой кореннымъ переворотомъ, совершившимся во флотахъ замѣною парусныхъ судовъ судами съ винтовымъ двигателемъ, мѣра эта была наиболѣе рѣзкая изъ всѣхъ мѣръ, принятыхъ въ морскомъ вѣдомствѣ во все время прошедшаго двадцатипятилѣтія. Хотя при примѣненіи ея и были употребляемы всѣ средства, чтобы смягчить ее, но неменѣе того только громадность той пользы, которую она приносила съ собою, могла обусловить ея появленіе. Дѣйствительно, отъ нея зависило подвинуть линію производства въ личномъ составѣ, слѣдовательно сдѣлать возможнымъ замѣщеніе должностей лицами болѣе молодыми и способными воспринять результаты послѣдняго переворота во флотахъ, лицами, для которыхъ не пропадетъ даромъ школа заграничныхъ плаваній, въ которыхъ флотъ будетъ имѣть *современныхъ* моряковъ. Но высшему морскому управленію необходимо было озаботиться въ тоже время, чтобы впредь не могла произойти такая печальная случайность, нужно было принять мѣры, чтобы число офицеровъ всегда по возможности близко соотвѣтствовало дѣйствительной въ нихъ потребности и чтобы тѣ изъ нихъ, которые по своимъ лѣтамъ и здоровью не могутъ болѣе продолжать службы находили въ отставкѣ достаточное обезпеченіе къ жизни. Первое достигнуто установленіемъ табелей комплектаціи судовъ для каждаго изъ нихъ, какъ вызывается дѣйствительною потребностью, а не на основаніи штатовъ и ранговъ, составленныхъ по

теоретическимъ соображеніямъ; второе—учрежденіемъ и развитіемъ эмеритальной пенсіонной кассы.

Установленіе табелей комплектаціи судовъ для каждаго изъ нихъ, а не по рангамъ.

Быстро слѣдовавшія одно за другимъ изобрѣтенія въ судостроеніи и артиллеріи и явившееся вслѣдствіе этого разнообразіе въ типахъ судовъ, въ ихъ вооруженіи и механизмахъ сдѣлали невозможнымъ существованіе всякихъ штатовъ и табелей, основанныхъ на расчетахъ на нѣсколько лѣтъ впередъ. Вслѣдствіе этого въ 1862 году признано было за лучшее, въ основаніе составленія табелей комплектаціи судовъ принять каждое изъ наличныхъ судовъ флота, а не штатное положеніе и ранги судовъ, какъ было прежде. Такія табели, сообразно перемѣнамъ въ наличномъ составѣ судовъ, положено ежегодно исправлять въ инспекторскомъ департаментѣ и разсылать къ руководству по морскому вѣдомству.

Сравненіе потребности въ числѣ офицеровъ съ наличіемъ ихъ.

На основаніи этихъ табелей потребность въ офицерахъ въ концѣ 1862 года выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

| | | Судовая потребность. | Береговая потребность. | Всего. |
|---|---|---|---|---|
| флотскихъ | штабъ-офицеровъ | 170 | 129 | 299 |
| | оберъ — | 658 | 83 | 741 |
| офицеровъ корпуса морской артиллеріи . . . . . | | 24 | 56 | 80 |
| — корпуса флотскихъ штурмановъ . . . . | | 230 | 197 | 427 |
| — корпуса инженеръ-механиковъ . . . . . | | 183 | 34 | 217 |
| | Итого. . | 1265 | 499 | 1764 |

Между тѣмъ въ наличіи въ концѣ 1862 года, кромѣ состоящихъ въ резервѣ, въ безсрочномъ отпуску, на службѣ на коммерческихъ судахъ и въ другихъ вѣдомствахъ, имѣлось:

| | | |
|---|---|---|
| флотскихъ | штабъ-офицеровъ . . . . | 341 |
| | оберъ — . . . . | 688 |
| офицеровъ корпуса морской артиллеріи . . | | 115 |
| — — штурмановъ . . . . . | | 445 |
| — — корабельныхъ инженеровъ . | | 103 |
| — — инженеръ-механиковъ . . | | 192 |
| — строительной части . . . . . | | 58 |
| — арсенальныхъ ротъ, ластовыхъ командъ, рабочихъ экипажей, шкиперовъ и артиллерійскихъ содержателей . . . . . | | 379. |

Такимъ образомъ оказывалось:

*въ излишествѣ:*

| | |
|---|---|
| флотскихъ штабъ-офицеровъ . . . . . | 42 |
| офицеровъ корпуса морской артиллеріи . . | 35 |
| — — флотскихъ штурмановъ . . | 18 |

*не доставало:*

| | |
|---|---|
| флотскихъ оберъ-офицеровъ . . . . . | 53 |
| офицеровъ корпуса инженеръ-механиковъ . | 25. |

Съ этого времени число наличныхъ офицеровъ и потребность въ нихъ измѣнялась и къ 1-му мая 1879 года выражалась въ слѣдующихъ цифрахъ:

| | | Наличіе. | Потребность |
|---|---|---|---|
| флотскихъ | штабъ-офицеровъ . . | 580 | 549 |
| | оберъ — . . | 708 | 778 |
| офицеровъ корпуса морской артиллеріи. | | 301 | 270 |

| | | |
|---|---|---|
| офицеровъ корпуса флотскихъ штурмановъ . | 453 | 446 |
| — — корабельныхъ инженеровъ. | 133 | 133 |
| — — инженеръ-механиковъ . . | 483 | 562 |
| — строительной части . . . . . | 49 | 49 |
| — состоящихъ по адмиралтейству . | 255 | 234. |

Изъ сопоставленія цифръ наличія и потребности офицеровъ въ 1862 году и въ настоящее время, видно, что въ обоихъ случаяхъ при излишкѣ въ штабъ-офицерахъ флота и въ офицерахъ корпуса морской артиллеріи оказывался некомплектъ въ оберъ-офицерахъ и въ инженеръ-механикахъ. Некомплектъ этотъ не представляетъ большихъ неудобствъ, такъ какъ, въ случаѣ надобности, можетъ быть пополненъ офицерами, состоящими на коммерческихъ судахъ, а также гардемаринами и кондукторами.

Что касается до излишка штабъ-офицеровъ, то нѣкоторый избытокъ ихъ всегда былъ и будетъ существовать, такъ какъ потребность въ штабъ-офицерахъ для служебныхъ назначеній гораздо менѣе сравнительно съ оберъ-офицерами. Но въ 1879 году Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ достигъ своего самаго завѣтнаго желанія и неуклоннаго стремленія предоставить тѣмъ офицерамъ, которые по своимъ лѣтамъ и здоровью не могутъ долѣе продолжать службы, пенсію въ отставкѣ, дающую имъ обезпеченное существованіе. Состояніе эмеритальной кассы морскаго вѣдомства дало возможность значительно увеличить съ 1879 года всѣ вообще эмеритальныя пенсіи. Высочайшимъ же повелѣніемъ 5 марта 1879 года

штабъ-офицерамъ, желающимъ оставить службу послѣ 35 лѣтъ службы, дарована весьма важная льгота, а именно: разрѣшено такихъ лицъ, не взирая на число лѣтъ выслуги ихъ въ чинѣ, производить при отставкѣ въ слѣдующіе чины и назначать имъ пенсіи по новому чину. По 1-е ноября 1879 года правомъ на увольненіе въ отставку съ повышеніемъ въ чинѣ и съ пенсіею по этому высшему чину воспользовалось уже 37 флотскихъ, 47 корпусныхъ штабъ-офицеровъ и 46 оберъ-офицеровъ. Для всѣхъ этихъ лицъ выходъ въ отставку не уменьшилъ, а увеличилъ ихъ содержаніе. При нынѣ существующихъ условіяхъ, капитанъ 1-го ранга, прослужившій 35 лѣтъ, не занимающій штатной должности и не назначаемый въ плаваніе, пользуется годовымъ содержаніемъ въ 1380 руб. Выходя въ отставку съ производствомъ въ слѣдующій чинъ, онъ получаетъ пенсіи изъ государственнаго казначейства и эмеритальной кассы 1834 руб.; штабсъ-капитанъ одного изъ корпусовъ морскаго вѣдомства, при тѣхъ же обстоятельствахъ, вмѣсто 672 руб. получаетъ 736 руб.

Отношеніе числа офицеровъ какъ боевой силы флота къ небоевой.

Слѣдующія цифры показываютъ, какъ увеличилось въ теченіи двадцатипятилѣтія число офицеровъ, несущихъ боевую службу, въ сравненіи съ служащими на берегу.

*Находилось:*

| | адмираловъ и генераловъ: | | |
|---|---|---|---|
| | въ 1860 г. | въ 1869 г. | въ 1879 г. |
| | изъ общаго числа: | | |
| | 114 ч. | 121 ч. | 141 ч. |
| въ резервѣ . . . . | 16 — | 15 — | 3 — |

| | | | |
|---|---|---|---|
| на коммерческихъ судахъ . . . . . | » ч. | 1 ч. | » ч. |
| на службѣ въ другихъ вѣдомствахъ. . . . . | 18 — | 22 — | 25 — |
| на службѣ въ морскомъ министерствѣ, портовыхъ управленіяхъ, учебныхъ заведеніяхъ и береговыхъ командахъ . | 66 — | 68 — | 75 — |
| *собственно на флотѣ* . | 14 — | 15 — | 38 — |

| | штабъ и оберъ-офицеровъ: въ 1860 г. | въ 1869 г. | въ 1879 г. |
|---|---|---|---|
| | изъ общаго числа: | | |
| | 3,886 ч. | 3,003 ч. | 3,068 ч. |
| въ резервѣ . . . . | 85 — | 208 — | 45 — |
| въ безсрочномъ отпуску. . . . . | 29 — | 17 — | 13 — |
| на коммерческихъ судахъ . . . . . | 206 — | 152 — | 118 — |
| на службѣ въ другихъ вѣдомствахъ. . . . . | 35 — | 60 — | 30 — |
| Въ морскомъ министерствѣ, портовыхъ управленіяхъ, учебныхъ заведеніяхъ, въ береговыхъ командахъ . . . . . | 1,770 — | 670 — | 737 — |
| *собственно на флотѣ.* | 1,761 — | 1,896 — | 2,125 — |

Такимъ образомъ оказывается, что находилось на

службѣ *собственно на флотѣ*, составляя боевую силу флота:

| | адмираловъ и генераловъ. | штабъ и оберъ-офицеровъ. |
|---|---|---|
| въ 1860 г. | 12,3% | 45,3% |
| — 1869 — | 12,4% | 63,1% |
| — 1879 — | 27,0% | 69,3% |

Постепенное сокращеніе числа нижнихъ чиновъ.

Число нижнихъ чиновъ, составлявшее въ концѣ 1855 года огромную цифру—125,169, постоянно сокращалось и не превышало въ январѣ:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1857 | года 85,067. | 1869 | года 23,496. |
| 1858 | — 59,846. | 1870 | — 20,986. |
| 1859 | — 51,663. | 1871 | — 24,195. |
| 1860 | — 53,054. | 1872 | — 25,130. |
| 1861 | — 55,686. | 1873 | — 26,081. |
| 1862 | — 48,593. | 1874 | — 24,498. |
| 1863 | — 39,327. | 1875 | — 25,623. |
| 1864 | — 45,471. | 1876 | — 25,795. |
| 1865 | — 40,426. | 1877 | — 25,739. |
| 1866 | — 37,373. | 1878 | — 28,920. |
| 1867 | — 31,892. | 1879 | — 26,683. |
| 1868 | — 28,184. | | |

Исключеніе въ этомъ постоянномъ сокращеніи составляетъ лишь цифра, показанная къ 1 января 1864 года, и цифры 1871—1878 годовъ, но это объясняется приведеніемъ флота на военное положеніе въ 1863 году, а въ послѣдніе годы, кромѣ того, увеличеніемъ числа судовъ флота и введеніемъ въ составъ его миноносокъ.

58406

Основанія сокращеній въ числѣ нижнихъ чиновъ.

Столь значительное сокращеніе нижнихъ чиновъ съ 1855 года отчасти обусловливается уменьшеніемъ числа военныхъ судовъ и сокращеніемъ числа командъ на этихъ судахъ. Чрезвычайная дороговизна постройки броненосныхъ судовъ, не только сравнительно съ прежними парусными, но и съ паровыми, побудило всѣ флоты, безъ пожертвованія боевой силы, сократить число своихъ наличныхъ судовъ. Кромѣ того, современныя суда, снабженныя многоразличными механическими приспособленіями, не требуютъ такихъ многочисленныхъ командъ, какъ прежнія; а такъ какъ излишнее число людей на судахъ стѣснительно для судовой жизни, вредитъ службѣ и причиняетъ болѣзни, то, при опредѣленіи комплектаціи каждаго вновь построеннаго судна, въ морскомъ министерствѣ строго взвѣшивалась дѣйствительная потребность въ людяхъ.

Но всѣ эти причины имѣли лишь второстепенное вліяніе на сокращеніе числа нижнихъ чиновъ во флотѣ. Главною причиною было то обстоятельство, что все это время Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ неуклонно преслѣдовалъ цѣль уменьшенія береговыхъ командъ, такъ называемыхъ «нестроевыхъ» нижнихъ чиновъ, съ замѣною обязательнаго труда вольнонаемнымъ тамъ, гдѣ къ этому представлялась какая нибудь возможность, дабы не отвлекать рекрутскою повинностью отъ плуга и отъ свободнаго производительнаго труда ни одного лишняго человѣка. Береговыя команды, составлявшія къ концу 1855 года гро-

мадную цифру—63,163 человѣка, не превышали къ концу 1879 года 822 человѣкъ.

Упраздненіе сословія кантонистовъ.

Мѣры въ этомъ направленіи начались упраздненіемъ сословія кантонистовъ.

Еще во времена Петра Великаго, при образованіи регулярной арміи, дѣти солдатъ сдѣлались достояніемъ службы; ихъ приписывали къ полкамъ «въ уваженіе пользы войскъ» и затѣмъ зачисляли на службу, видя въ этомъ облегченіе народа въ рекрутской повинности. Это положило начало кантонистамъ, и сословіе это не прекращало своего существованія во всѣ послѣдующія царствованія, комплектуя собою сперва гарнизонныя школы при полкахъ и портахъ. При Императорѣ Павлѣ I, въ С.-Петербургѣ былъ учрежденъ Императорскій Военно-сиротскій Домъ, въ которомъ было два отдѣленія: одно для дѣтей благородныхъ родителей, другое для солдатскихъ дѣтей. Въ послѣднее принимались солдатскія дѣти всѣхъ вѣдомствъ, не ограничивая числа. По достиженіи 18-ти лѣтняго возраста, воспитанники Сиротскаго Дома отсылались въ полки по назначенію начальства, по преимуществу въ тѣ, гдѣ служатъ ихъ родители и родственники. Съ учрежденіемъ Сиротскаго Дома, всѣ гарнизонныя школы преобразованы въ военно-сиротскія заведенія, которыя были какъ-бы отдѣленіями Дома. Въ 1824 году всѣ военно-сиротскія отдѣленія были переданы въ непосредственное вѣдѣніе главнаго надъ военными поселеніями начальника, графа Аракчеева, а въ 1826 году переименованы въ роты, баталіоны и полубаталіоны. На ос-

нованіи Высочайше утвержденнаго въ этомъ послѣднемъ году положенія о кантонистахъ, всѣ солдатскія дѣти мужескаго пола, по самому своему происхожденію, подлежали обязательной службѣ. Солдатскими дѣтьми признавались: всѣ сыновья, прижитые нижними чинами не изъ дворянъ, во время нахожденія ихъ на службѣ; сыновья, коими матери, при поступленіи мужей на службу, остались беременны; сыновья отставныхъ нижнихъ чиновъ, какъ изъ рекрутъ, такъ и вольноопредѣляющихся на общій рекрутскій срокъ; всѣ незаконнорожденныя дѣти мужескаго пола отъ солдатокъ, женъ рекрутъ при жизни мужей, отъ солдатскихъ дѣвокъ и подкидышей къ нижнимъ чинамъ.

Повинность кантонистовъ чрезвычайно увеличивала тягость рекрутской повинности, и безъ того крайне тяжелой. Рекрутская повинность отрывала сначала одного работника отъ семьи; повинностью кантонистовъ эти обязательныя отношенія переносились на все поколѣніе солдата или матроса, передаваясь даже черезъ женскую линію.

И такія тягости, лежавшія на населеніи, нисколько не вознаграждались выгодами службы.

Въ 1855 году кантонистовъ въ морскомъ вѣдомствѣ состояло:

| | |
|---|---|
| при родителяхъ . . . . . | 10,320 |
| въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ . . . | 3,440 |
| въ сухопутныхъ учебныхъ заведеніяхъ . | 140. |

Въ физическомъ отношеніи кантонисты имѣли до

такой степени жалкій, болѣзненный видъ, что «для лучшаго вида фронта» въ старшія ихъ роты стали принимать изъ сдаточныхъ. Преобладающія болѣзни между кантонистами были золотуха и туберкулезное худосочіе съ пораженіемъ грудныхъ органовъ; смертность доходила до 21% наличнаго числа кантонистовъ. Въ нравственномъ отношеніи они давали еще болѣе неутѣшительный результатъ, такъ какъ, не превышая 8% всего числа морскихъ чиновъ, они составляли 20% сжегоднаго числа преступниковъ изъ этихъ чиновъ. Въ теченіи 10 лѣтъ по 1856 годъ, изъ морскихъ учебныхъ заведеній было выпущено во флотъ унтеръ-офицерами и фейерверкерами только 900 человѣкъ, т. е. по 90 человѣкъ въ годъ.

Бытъ кантонистовъ былъ подвергнутъ въ 1855 году подробному изслѣдованію въ морскомъ вѣдомствѣ, и данныя, полученныя такимъ образомъ, послужили матеріаломъ для составленія положенія объ освобожденіи всѣхъ кантонистовъ въ Россіи. По силѣ Всемилостивѣйшаго манифеста 26 августа 1856 года, постановленія о зачисленіи дѣтей нижнихъ чиновъ въ военное и морское вѣдомства прекратили свое дѣйствіе, а числившіяся уже въ этихъ вѣдомствахъ дѣти переданы родителямъ и родственникамъ для зачисленія въ свободныя сельскія и городскія сословія. Родителямъ, родственникамъ и воспитателямъ, на попеченіи которыхъ оставались дѣти, предоставлено было право пользоваться отъ правительства провіантскимъ и сиротскимъ пособіями, отпускавшимися на этихъ дѣтей; впослѣд-

ствіи же, довольствіе, отпускавшееся натурою, было переложено на денежный окладъ въ размѣрѣ, смотря по возрасту дѣтей, отъ 3 р. 50 коп. до 12 руб. въ годъ.

Съ 1858 года въ морскомъ вѣдомствѣ уже не числилось вовсе кантонистовъ при родителяхъ и состояло только нѣкоторое число ихъ, оставшихся въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ. Къ 1-му января 1860 года въ двухъ учебныхъ морскихъ экипажахъ и въ школѣ писарей и содержателей находилось изъ числа бывшихъ кантонистовъ всего 452.

Упраздненіе нестроевыхъ съ замѣною вольнонаемными.

Казенный трудъ матроса на берегу имѣлъ до 1856 года въ морскомъ вѣдомствѣ самое обширное и разнообразное примѣненіе. Въ 1855 году въ морскомъ вѣдомствѣ находились слѣдующія береговыя команды, не несшія вовсе морской боевой службы:

5 ластовыхъ экипажей, имѣвшіе обязанностію занимать караулы въ портовыхъ учрежденіяхъ и употреблявшіеся для валовыхъ работъ;

20 рабочихъ экипажей, для кораблестроительныхъ работъ;

41 портовая рота разныхъ наименованій, а именно: 17 адмиралтейскихъ, 4 конюшенныя, 5 коммисаріатскихъ, 5 для надзора за казенными зданіями, 1 служительская при зданіяхъ главнаго адмиралтейства въ Петербургѣ, 6 госпитальныхъ и 3 маячныхъ;

10 артиллерійскихъ ротъ, а именно: 8 арсенальныхъ и 2 лабораторныя; и

10 военно рабочихъ ротъ, для работъ по строительной части.

Легкость назначенія для разныхъ работъ въ адмиралтействахъ нижнихъ чиновъ и возможность пользоваться повидимому даровымъ, но въ сущности весьма дорого стоющимъ трудомъ, имѣли весьма вредное вліяніе на наши адмиралтейства и усвоили въ нихъ и вообще въ портахъ самое безрасчетное употребленіе рабочей силы. Въ 1856 году въ этихъ береговыхъ командахъ находилось до 47,400 человѣкъ. Численность береговыхъ командъ уменьшалась затѣмъ въ слѣдующей постепенности:

| | | | |
|---|---|---|---|
| въ 1857 году | 33,059 | въ 1869 году | 2,991 |
| — 1858 — | 29,111 | — 1870 — | 1,182 |
| — 1859 — | 23,146 | — 1871 — | 1,455 |
| — 1860 — | 22,018 | — 1872 — | 1,544 |
| — 1861 — | 20,552 | — 1873 — | 1,709 |
| — 1862 — | 17,849 | — 1874 — | 2,268 |
| — 1863 — | 12,310 | — 1875 — | 1,967 |
| — 1864 — | 5,838 | — 1876 — | 1,642 |
| — 1865 — | 5,832 | — 1877 — | 1,533 |
| — 1866 — | 5,731 | — 1878 — | 1,529 |
| — 1867 — | 4,656 | — 1879 — | 822 |
| — 1868 — | 4,206 | | |

Сокращеніе числа нестроевыхъ, съ замѣною ихъ вольнонаемными, началось въ 1857 году упраздненіемъ 17-ти адмиралтейскихъ ротъ, при чемъ 3 роты переведены въ ластовые экипажи, а остальные люди уволены въ отставку и во временной отпускъ.

Въ 1859 году упразднена состоявшая при московскомъ

адмиралтейскомъ коммисіонерствѣ портовая коммисаріатская рота.

Въ 1860 году прекращенъ въ строительной части морскаго вѣдомства казенный трудъ, и по этому случаю упразднены 10 военно-рабочихъ ротъ, нижніе чины коихъ переданы въ военно-сухопутное вѣдомство.

Въ томъ же 1860 году, по случаю введенія новыхъ штатовъ центральныхъ и портовыхъ учрежденій морскаго министерства, были упразднены 4 конюшенныя и служительская роты при зданіяхъ главнаго адмиралтейства, а равно рота писарей и типографщиковъ морскаго министерства и курьерская команда, такъ какъ всѣхъ этихъ людей, на основаніи новыхъ штатовъ, слѣдовало замѣнить вольнонаемными. Въ этихъ ротахъ числилось 3,577 нижнихъ чиновъ. Изъ этого числа оставлено было на время при министерствѣ и портовыхъ управленіяхъ 1,165 нижнихъ чиновъ, на случай затрудненій въ пріисканіи сразу достаточнаго числа вольнонаемныхъ людей.

Въ 1862 году упразднены рабочіе экипажи и взамѣнъ ихъ образованы кадры постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ. При этомъ лучшіе люди рабочихъ экипажей, по искуству и благонадежности, были обращены въ число постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ морскаго вѣдомства, со всѣми правами, предоставленными вольнонаемнымъ, за исключеніемъ права оставлять службу по собственному желанію впредь до выслуги сроковъ обязательной службы.

Въ 1863 году въ балтійскихъ портахъ упразднены

ластовые экипажи и всѣ существовавшія еще въ то время портовыя роты, кромѣ госпитальныхъ, съ замѣною ихъ однимъ портовымъ экипажемъ въ Кронштадтѣ, однимъ въ Петербургѣ и по одной портовой ротѣ въ Ревелѣ и Свеаборгѣ. Изъ арсенальныхъ и лабораторныхъ ротъ балтійскихъ портовъ сформированы двѣ артиллерійскія роты: одна въ Петербургѣ и одна въ Кронштадтѣ.

Въ 1864 году мѣра упраздненія ластовыхъ экипажей и портовыхъ ротъ распространена на порты Чернаго и Каспійскаго морей, при чемъ въ Николаевѣ и Астрахани сформированы по одному портовому экипажу и по одной артиллерійской ротѣ, а въ Севастополѣ одна портовая рота.

Въ 1869 году упразднены петербургскій и кронштадтскій портовые экипажи и ревельская портовая рота и образованы при двухъ флотскихъ экипажахъ лишь нестроевыя роты, одна въ Петербургѣ и одна въ Кронштадтѣ, для зачисленія въ нихъ тѣхъ неспособныхъ нижнихъ чиновъ, которые не въ состояніи нести судовой службы, но на которыхъ можетъ быть возложена обязанность по охраненію казеннаго имущества и по надзору за арестованными, несовмѣстимая съ вольнонаемнымъ трудомъ. Архангельская же портовая команда и свеаборгская портовая рота, въ виду того, что ими выполняется преимущественно судовая служба, переименованы въ архангельскую и свеаборгскую флотскія роты. Одновременно упразднена петербургская артиллерійская рота, а госпитальныя роты: кронштадтская, калинкинская и ижорская, остав-

лены въ значительно сокращенномъ составѣ, впредь до замѣны въ нихъ нижнихъ чиновъ людьми вольнонаемными.

Въ исходѣ 1869 года окончательно упразднены артиллерійскія роты кронштадтскаго порта и артиллерійскія команды, черноморская и каспійская, и взамѣнъ ихъ образованы артиллерійскіе кадры изъ вольнонаемныхъ рабочихъ, на тѣхъ же основаніяхъ, какъ ранѣе были учреждены кадры мастеровыхъ и рабочихъ по кораблестроительной части.

Въ 1870 году упразднены портовые экипажи въ портахъ Чернаго и Каспійскаго морей и взамѣнъ ихъ образованы при флотскихъ экипажахъ нестроевыя роты, на тѣхъ же основаніяхъ какъ въ балтійскихъ портахъ.

Эти послѣднія мѣры сократили въ 1870 году число береговыхъ командъ до 1,182 человѣкъ, но это еще не составило конечной цифры сокращенія. Въ томъ же 1870 году прекратился въ морскомъ вѣдомствѣ еще одинъ видъ береговой службы, видъ всего менѣе соотвѣтствовавшій назначенію военнаго матроса.

Упраздненіе званія деньщиковъ.

Въ началѣ отчетнаго періода число деньщиковъ при офицерахъ морскаго вѣдомства достигало значительной цифры 1,549 человѣкъ, но для того времени эту цифру можно было признать еще довольно умѣренною, если принять въ соображеніе, что личный составъ офицеровъ въ 1855 году былъ до 4,000 человѣкъ и что, по тогдашнимъ правиламъ, офицеры имѣли право на слѣдующее число деньщиковъ: адмиралы и генералы на 12, вице-адмиралы и генералъ-лейтенанты на 10, контръ-

адмиралы и генералъ-маіоры на 8, капитаны 1-го ранга и полковники на 6, капитаны 2-го ранга и подполковники на 4, капитанъ-лейтенанты и маіоры на 3, лейтенанты, капитаны и штабсъ-капитаны на 2, остальные оберъ-офицеры на 1.

Еще въ 1858 году былъ возбужденъ вопросъ объ уничтоженіи деньщиковъ во флотѣ, но противъ такой мѣры были высказаны энергическія возраженія. Говорили, что наемъ вольной прислуги для офицеровъ, отправляющихся въ дальнее плаваніе, будетъ весьма затруднителенъ, а въ военное время и невозможенъ иначе, какъ за такую плату, которая будетъ внѣ всякой соразмѣрности со средствами офицера; что при всѣхъ пожертвованіяхъ, такая прислуга будетъ сверхъ того и ненадежна, ибо можетъ покинуть своего господина вездѣ и во всякое время и поставить его чрезъ это въ величайшее затрудненіе. Предметъ былъ слишкомъ важенъ, чтобы рѣшиться на принятіе мѣръ, безъ соблюденія надлежащей осторожности и безъ провѣрки ихъ опытомъ, и морское министерство рѣшилось дѣйствовать исподволь, сокращая число деньщиковъ, сколько это возможно, безъ стѣсненія служебнаго быта офицеровъ.

Согласно этому, въ 1860 году, со введеніемъ новыхъ штатовъ въ управленіи морскимъ вѣдомствомъ, было отмѣнено назначеніе деньщиковъ къ военнымъ офицерамъ, занимающимъ береговыя должности. Съ образованіемъ въ томъ же году резервнаго флота отмѣнено назначеніе деньщиковъ къ офицерамъ этого флота; при

учрежденіи же во флотѣ званія гардемарина и кондукторовъ опредѣлено къ нимъ деньщиковъ вовсе не назначать.

Рядъ этихъ мѣръ, а равно сокращеніе числа офицеровъ и измѣненіе самаго судоваго быта, оказали значительное вліяніе на уменьшеніе числа деньщиковъ. Въ 1861 году ихъ осталось только 881; въ 1864 году число это сократилось до 412, въ 1870 году не превышало уже 157. Значительное число офицеровъ предпочитало получать деньги на деньщиковъ, вмѣсто требованія людей, а потому въ этомъ послѣднемъ году, со введеніемъ новыхъ увеличенныхъ окладовъ денежнаго довольствія офицерскихъ чиновъ морскаго вѣдомства, было признано возможнымъ совершенно упразднить званіе деньщиковъ, съ оставленіемъ ихъ впредь до выбытія лишь тѣмъ офицерамъ, которые уже имѣли ихъ въ день утвержденія положенія. Согласно этому, въ 1874 году цифра деньщиковъ понизилась до 30, въ 1878 году оставалось только 2, а съ 1879 года уже не имѣется ни одного деньщика въ морскомъ вѣдомствѣ.

Правда, по особенностямъ морской службы въ нѣкоторыхъ случаяхъ является еще безусловная надобность въ казенной прислугѣ и она и теперь еще существуетъ въ видѣ вѣстовыхъ, но послѣдніе никакъ не могутъ быть поставлены на ряду съ деньщиками. Въ вѣстовыхъ встрѣчается безусловная надобность лишь на судахъ во время плаваній; они остаются принадлежащими къ судовой командѣ, участвуютъ въ авральныхъ работахъ и въ росписаніи для боя имѣютъ

назначенныя имъ мѣста; они не покидаютъ своей команды по окончаніи кампаніи и не слѣдуютъ за офицерами на берегу. Притомъ, число ихъ на суднѣ весьма ограничено, и въ то время какъ прежде по нѣсколько деньщиковъ назначалось на одного офицера, одинъ вѣстовой прислуживаетъ нѣсколькимъ офицерамъ.

Отношеніе числа нижнихъ чиновъ, составляющихъ боевую силу флота, къ численности экипажныхъ командъ.

Число нижнихъ чиновъ, составлявшихъ боевую силу флота, находилось въ слѣдующемъ процентномъ отношеніи къ общему числу нижнихъ чиновъ, состоявшихъ на дѣйствительной службѣ:

| | | | |
|---|---|---|---|
| въ 1855 году | 54,4% | въ 1868 году | 76,5% |
| — 1856 — | 53,5% | — 1869 — | 78,0% |
| — 1857 — | 58,5% | — 1870 — | 85,4% |
| — 1858 — | 47,4% | — 1871 — | 87,0% |
| — 1859 — | 50,5% | — 1872 — | 88,1% |
| — 1860 — | 52,1% | — 1873 — | 87,9% |
| — 1861 — | 58,7% | — 1874 — | 85,4% |
| — 1862 — | 58,8% | — 1875 — | 90,0% |
| — 1863 — | 64,3% | — 1876 — | 91,6% |
| — 1864 — | 76,3% | — 1877 — | 90,2% |
| — 1865 — | 75,1% | — 1878 — | 92,8% |
| — 1866 — | 74,4% | — 1879 — | 93,5% |
| — 1867 — | 76,2% | | |

Отношеніе числа нижнихъ чиновъ къ числу офицеровъ.

Изъ сравненія вышеприведенныхъ цифръ объ офицерахъ и нижнихъ чинахъ оказывается, что въ то время какъ число нижнихъ чиновъ въ отчетный періодъ сократилось на 75,3%, сокращеніе въ числѣ офицеровъ не превысило 23,3%. Такимъ образомъ приходилось на одного офицера въ 1856 году 29 ниж-

нихъ чиновъ, въ 1859 году—13, а въ 1869 и 1879 годахъ уже только 8.

Такая несоразмѣрность въ сокращеніи объясняется тѣмъ, что морское образованіе офицера представляетъ такъ много затрудненій и требуетъ такъ много времени, что недостатокъ въ офицерахъ нельзя, въ случаѣ надобности, пополнить во всякое время. Морское министерство постоянно имѣло это въ виду при всѣхъ своихъ преобразованіяхъ. Такимъ образомъ даже въ 1867 году, когда по высшимъ государственнымъ соображеніямъ смѣта морскаго министерства была внезапно уменьшена съ 24 до 16½ мил., и вслѣдствіе этого сдѣланы большія сокращенія въ черноморской и каспійской флотиліяхъ, всѣ офицеры этихъ флотилій, оказавшіеся излишними противъ оставленнаго въ этихъ портахъ числа нижнихъ чиновъ, всетаки были сохранены на дѣйствительной службѣ.

Отношеніе числа нижнихъ чиновъ къ дѣйствительной въ нихъ потребности.

Отношеніе наличнаго числа нижнихъ чиновъ къ дѣйствительной въ нихъ потребности, въ случаѣ приведенія балтійскаго флота на военное положеніе, въ настоящее время выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

по положенію военнаго времени требуется нижнихъ чиновъ на боевыя суда, готовыя и строющіяся . . . . . 13,832.

Все это число состоитъ на лицо.

Сверхъ того требуется:

для пополненія убитыхъ и раненыхъ, считая 25% на число командъ, находящихся на судахъ, необходимо имѣть . . . . . 3,458

| | |
|---|---|
| для пополненія естественной убыли, считая 7% на общее число командъ (17,290 ч.). . | 1,210. |
| Слѣдовательно всего будетъ недоставать . | 4,668. |

Число недостающихъ людей можетъ быть пополнено призывомъ запаса флота:

| | |
|---|---|
| изъ Кронштадта, С.-Петербурга и с.-петербургской губерніи, въ 3 дня . . . . . | 492 |
| изъ другихъ губерній, отъ 10 до 34 дней. | 4,176. |

По соображеніямъ инспекторскаго департамента, кромѣ 13,832 человѣкъ, потребныхъ на укомплектованіе судовъ командами и 4,668 человѣкъ, требующихся для нихъ въ запасъ, необходимо имѣть еще:

| | |
|---|---|
| для портовыхъ судовъ . . . . . | 8,680 |
| для береговой строевой службы . . . . | 2,931 |
| для пополненія естественной убыли по 7%. | 812 |
| всего . . . . . | 12,423. |
| Въ настоящее время состоитъ при исполненіи такого рода обязанностей . . . . . | 7,365. |
| Будетъ недоставать . . . . . | 5,058. |

Число недостающихъ людей можетъ быть пополнено призывомъ:

| | |
|---|---|
| запаса флота въ числѣ . . . . . | 3,290 |
| и новобранцевъ изъ различныхъ губерній, въ сроки отъ 30 до 45 дней . . . . . | 1,768. |

# ГЛАВА II.

## КОМПЛЕКТОВАНІЕ ЛИЧНАГО СОСТАВА ОФИЦЕРОВЪ И КОМАНДЪ.— МѢРЫ КЪ РАЗВИТІЮ ТОРГОВАГО ФЛОТА.

Комплектованіе офицеровъ изъ числа воспитанниковъ морскихъ училищъ.

Морская служба офицера такъ тяжела и представляетъ такъ много трудностей и отвѣтственности, что требуется особенная склонность къ морю, чтобы избрать ее поприщемъ своей дѣятельности. Поэтому чрезвычайно важно, чтобы на это поприще поступали молодые люди въ сознательномъ возрастѣ, когда не только обозначилось ихъ призваніе къ морю, но когда они могутъ опредѣлить, въ состояніи-ли они по своему тѣлосложенію и здоровью переносить тягости морской службы. Въ прежнее время эти основанія не были принимаемы ни въ какое соображеніе, и въ морскія учебныя заведенія опредѣлялись исключительно воспитанники въ дѣтскомъ возрастѣ, безъ всякаго вниманія къ ихъ склонностямъ или физическому развитію. Но съ 1855 года сознаніе о необходимости отдѣленія общаго образованія отъ спеціальнаго все болѣе и болѣе стало уко-

реняться въ морскомъ вѣдомствѣ и на такомъ началѣ отдѣленія совершено въ 1862 году преобразованіе морскихъ учебныхъ заведеній. По новому уставу морскихъ учебныхъ заведеній положено принимать по состязательному экзамену: въ морское училище, въ которое преобразованъ морской корпусъ, юношей, прошедшихъ курсъ пяти классовъ гимназіи, въ возрастѣ отъ 15 до 18 лѣтъ; въ техническое училище, въ которое преобразованы штурманское, инженерное и артиллерійское училища, прошедшихъ курсъ менѣе пяти классовъ гимназіи, въ возрастѣ отъ 13 до 17 лѣтъ. Для того же, чтобы юноши могли провѣрить свою склонность къ морю на опытѣ и познакомиться съ моремъ еще до поступленія въ морское училище, учреждены пробныя плаванія воспитанниковъ. Всякій, имѣвшій право на поступленіе въ училище, могъ еще до пріемнаго экзамена явиться для пробнаго плаванія на учебныхъ судахъ, гдѣ для этой цѣли имѣлись ежегодно вакансіи. Пробное плаваніе не составляло непремѣннаго условія для поступленія въ училище и въ немъ могли участвовать какъ тѣ, которые намѣревались держать экзаменъ въ томъ же году, такъ и имѣвшіе въ виду только поступить въ училище въ послѣдствіи. Желавшіе предпринять пробное плаваніе представляли законнымъ образомъ засвидѣтельствованное позволеніе на плаваніе отъ родителей или попечителей своихъ, или отпускъ отъ начальства, если они находились въ казенныхъ учебныхъ заведеніяхъ. Во время плаванія на учебныхъ судахъ они пользовались отъ казны столомъ и полу-

чали на это время безвозмездно форменную морскую одежду. Подобныхъ пробныхъ плаваній допускалось для каждаго желавшаго не болѣе двухъ. Всѣ волонтеры помѣщались на флагманскомъ фрегатѣ, гдѣ, въ часы занятій воспитанниковъ, подъ руководствомъ офицеровъ, обучались: морскимъ техническимъ терминамъ, внутреннему размѣщенію фрегата, артиллерійскимъ терминамъ, такелажной работѣ, греблѣ и бѣганью по вантамъ.

Къ сожалѣнію, отъ этихъ началъ, совершенно вѣрныхъ въ теоріи, пришлось на практикѣ отчасти отступить. Пробныя плаванія просуществовали только 9 лѣтъ, отъ 1864 до 1872 года. На нихъ явилось: въ первомъ году—64, во второмъ—67, въ третьемъ—64, въ четвертомъ—63, въ пятомъ—56, въ шестомъ—35, въ седьмомъ—28, въ восьмомъ—43, въ девятомъ—44 волонтера. Изъ числа плававшихъ поступило въ морскія учебныя заведенія 186, т. е. 40%. Въ 1873 году, по неблагонадежности фрегата «Пересвѣтъ», для плаванія съ воспитанниками морскаго училища пришлось назначить въ замѣнъ этого фрегата корветъ «Варягъ» и клиперъ «Алмазъ». Такъ какъ на этихъ судахъ помѣщеніе для воспитанниковъ было ограниченнѣе, чѣмъ на фрегатѣ, другихъ же свободныхъ судовъ въ наличіи не имѣлось, то пришлось отмѣнить пріемъ молодыхъ людей для пробныхъ плаваній, и съ этихъ поръ эти плаванія не возобновлялись.

Отъ начала принятія въ училища юношей въ возрастѣ, когда они уже могутъ хорошо сознавать свою

склонность къ морскому поприщу, пришлось также отступить. Не смотря на то, что по новому уставу ежегодная потребность морскаго училища ограничивалась лишь шестьюдесятью новыми воспитанниками, конкуренты на состязательный экзаменъ въ первые годы дѣйствія новаго устава являлись въ такомъ незначительномъ числѣ и съ такими неудовлетворительными познаніями, что морское училище вынуждено было сперва замѣщать неполное число имѣющихся въ училищѣ вакансіи, а потомъ, когда потребность флота сдѣлала это невозможнымъ, понизило уровень требованій на пріемныхъ экзаменахъ отъ экзаменующихся. Изъ числа принятыхъ въ училище, въ періодъ времени съ 1869 по 1872 годъ, 55-ти, 52, 64 и 80-ти человѣкъ, выдержали удовлетворительно экзаменъ только 17, 17, 19 и 28 человѣкъ. Такимъ образомъ каждый годъ принималось почти $^2/_3$ такихъ воспитанниковъ, которые не удовлетворяли требованіямъ пріемнаго экзамена. Въ 1873 году, вслѣдствіе преобразованія гимназій и возвышенія степени познаній, требуемыхъ отъ проходящихъ въ нихъ курсъ и приготовляющихъ себя къ университету, число явившихся на экзаменъ въ морское училище было больше, именно—простиралось до 210 человѣкъ, слѣдовательно можно было сдѣлать болѣе строгій выборъ, но во всякомъ случаѣ были данныя, которыя свидѣтельствовали, что морское училище почти исключительно сдѣлалось пріютомъ молодыхъ людей, ищущихъ морской службы не вслѣдствіе призванія къ этой спеціальности, но вслѣдствіе

утраты надежды съ успѣхомъ окончить общій гимназическій курсъ и поступить на какую нибудь другую службу. Кромѣ этого, пріемъ воспитанниковъ, въ возрастѣ отъ 15 до 18-ти лѣтъ, имѣлъ послѣдствіемъ то, что лица, служащія на флотѣ, почти перестали отдавать своихъ дѣтей въ морское училище, находя не выгоднымъ, когда главный трудъ воспитанія (до 15—18 лѣтъ) оконченъ, отдавать дѣтей въ морскую службу, ибо всякая другая карьера можетъ предоставить ихъ сыновьямъ большее обезпеченіе и большія удобства въ жизни, чѣмъ трудная, отвѣтственная и не представляющая матеріальныхъ выгодъ карьера флотскаго офицера.

Всѣ вышеизложенныя обстоятельства побудили морское министерство принять мѣры, которыя, не нарушая основнаго начала раздѣленія морскаго спеціальнаго образованія отъ общаго, обезпечили бы морскому вѣдомству поступленіе въ училище юношей, хорошо подготовленныхъ при самомъ училищѣ, и заинтересовали бы служащихъ во флотѣ помѣщать своихъ дѣтей въ морское училище, чтобы не изчезла та связь преемственности, благодаря которой во флотѣ было нерѣдкимъ явленіемъ, что нѣсколько поколѣній въ одномъ и томъ же семействѣ принадлежали флоту. Такою мѣрою признано образованіе при морскомъ училищѣ особыхъ приготовительныхъ классовъ, въ которые могли бы поступать малолѣтніе, въ возрастѣ отъ 12-ти до 15-ти лѣтъ, на полное казенное содержаніе. Контингентъ воспитанниковъ, получаемыхъ изъ этихъ

приготовительныхъ классовъ, съ каждымъ годомъ увеличивается. Такъ, въ морское училище поступило:

| | По состязательному экзамену. | Изъ приготовительныхъ классовъ. |
|---|---|---|
| въ 1876 году | 24 | 38 |
| — 1877 — | 30 | 48 |
| — 1878 — | 25 | 48 |
| — 1879 — | 23 | 44. |

Комплектованіе офицеровъ изъ числа юнкеровъ, унтеръ-офицеровъ и вольноопредѣляющихся.

Изъ юнкеровъ и унтеръ-офицеровъ до 1870 года производилось ежегодно въ гардемарины и кондукторы немного болѣе 50 человѣкъ; въ послѣдующіе годы число это нѣсколько уменьшилось.

Въ направленіи комплектованія личнаго состава морскихъ офицеровъ лицами, имѣющими склонность къ морской спеціальности, дѣйствуетъ также постановленіе, Высочайше утвержденное 25 августа 1875 года, о пріемѣ вольноопредѣляющихся въ морское вѣдомство. На основаніи этого постановленія, вольноопредѣляющимися на флотъ съ званіемъ юнкера могутъ поступать молодые люди, прослушавшіе курсы наукъ первыхъ шести классовъ гимназіи или втораго класса духовной семинаріи. Для облегченія вольноопредѣляющимся средствъ пріобрѣсти познанія въ спеціальныхъ предметахъ, которыя требуются при производствѣ въ гардемарины, они допускаются къ слушанію курса наукъ въ морское училище и юнкерскіе классы въ Николаевѣ. Невыдержавшіе экзаменъ на званіе гардемарина, по выслугѣ двухлѣтняго обязательнаго срока

воинской повинности, могутъ остаться на службѣ третій годъ въ званіи юнкера, и затѣмъ держать уже окончательный экзаменъ.

Мѣры къ комплектованію нижнихъ чиновъ людьми, привыкшими къ морю или водѣ.

Для преуспѣянія военнаго флота чрезвычайно важно, чтобы въ матросы поступали люди, не только имѣющіе полное развитіе физическихъ силъ и отличающіеся крѣпкимъ здоровьемъ, могущимъ переносить трудности морской службы, но по прежнимъ своимъ занятіямъ болѣе или менѣе привыкшіе къ водѣ. Послѣднее условіе имѣетъ одинаково важное значеніе, какъ для скорѣйшаго пріученія рекрутъ къ военно-морскому дѣлу, такъ и для сформированія хорошаго резерва, потому что чрезъ это люди, отпущенные въ запасъ, возвращаются къ занятіямъ, при которыхъ имѣютъ возможность не потерять пріобрѣтенной ими во время службы опытности.

Лучшіе матросы на военныхъ судахъ всѣхъ націй обыкновенно тѣ, которые бе́рутся изъ приморскаго населенія, привыкшаго съ дѣтства къ морю, и изъ матросовъ торговаго флота. У насъ приморское населеніе весьма малочисленно и состоитъ почти только изъ жителей прилегающихъ къ морю уѣздовъ Архангельской губерніи и немногихъ жителей береговъ Чернаго моря; торговаго флота также почти не существуетъ. Между тѣмъ, сосредоточеніе главнѣйшихъ силъ нашего флота въ морѣ, которое остается открытымъ для плаванія судовъ только въ теченіи какихъ либо пяти мѣсяцевъ, дѣлаетъ болѣе чѣмъ гдѣ либо необходимымъ, чтобы во флотъ поступали люди, по

прежнимъ своимъ занятіямъ болѣе или менѣе привыкшіе къ водѣ.

Въ первой главѣ было сказано, что до конца прошедшаго царствованія нижніе чины набирались во флотъ изъ рекрутъ, оставшихся за выборомъ лучшихъ людей въ гвардію, гренадеры, спеціальныя войска и нѣкоторые кавалерійскіе полки, такъ что большинство рекрутъ, поступавшихъ во флотъ, гдѣ по роду службы необходимы физическая сила и ловкость, отличались слабостью тѣлосложенія. При этомъ, на прежнія занятія рекрутъ не обращалось обыкновенно никакого вниманія и въ моряковъ приходилось превращать людей, не только не видавшихъ моря, но и никогда не бравшихъ въ руки весла. Не ранѣе 1853 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе о томъ, чтобы изъ двухъ губерній, Архангельской и Астраханской, какъ прилегающихъ къ морю, всѣ люди поступали на укомплектованіе флота. За этою первою мѣрою послѣдовали другія въ томъ же направленіи, какъ въ видахъ привлеченія во флотъ именно тѣхъ людей, которые сроднились съ водою по прежнимъ своимъ занятіямъ, такъ и возможнаго увеличенія числа этихъ людей чрезъ покровительство торговому флоту и поощреніе всего, что содѣйствуетъ къ развитію морскихъ промысловъ.

Число приморскихъ жителей у насъ такъ мало, что морское начальство должно было, не ограничиваясь ими, обратить вниманіе на жителей прирѣчныхъ и приозерныхъ. Къ изученію этого населенія еще въ на-

чалѣ двадцатипятилѣтія приглашены были нѣкоторые изъ нашихъ молодыхъ талантливыхъ писателей и имъ были даны денежныя средства, чтобы побывать на мѣстахъ. Доставленныя ими описанія, изъ которыхъ особенно заслуживающія вниманія помѣщались въ «Морскомъ Сборникѣ», дали морскому министерству первыя свѣдѣнія о тѣхъ мѣстностяхъ, изъ которыхъ было бы выгодно для флота брать рекрутъ. Эти свѣдѣнія пополнялись потомъ при каждомъ удобномъ случаѣ другими способами, и въ 1867 году морскимъ министерствомъ испрошено Высочайшее повелѣніе, чтобы ему было предоставлено право указывать тѣ мѣстности въ различныхъ губерніяхъ, изъ которыхъ оно желало бы получать рекрутъ исключительно для флота, безъ предварительнаго выбора въ сухопутныя войска. Собраніе свѣдѣній о такихъ мѣстностяхъ и составленіе имъ списковъ представило столь большія трудности, что только при помощи командированія на мѣста наборовъ офицеровъ и медиковъ морскому министерству удавалось получать во флотъ людей болѣе способныхъ для морской службы.

Посылка медиковъ для осмотра людей при пріемѣ рекрутъ принесла существенную пользу. Достаточное физическое развитіе въ людяхъ, поступающихъ во флотъ, и хорошее здоровье—важнѣйшія условія изъ всѣхъ, требуемыхъ отъ рекрута, и съ ними не можетъ идти ни въ какое сравненіе даже требованіе навыка къ морской или водной стихіи. Между тѣмъ, въ прирѣчныхъ и приозерныхъ нашихъ мѣстностяхъ

встрѣчаются очень часто люди, совершенно подходящіе подъ требуемыя условія пріема въ рекруты, въ отношеніи своего знакомства съ водой, но уже надорванныя тяжелою работою—лямкою, имѣющіе расположеніе къ грыжамъ, страдающіе въ сильной степени ревматизмами. Кромѣ того, не смотря на разныя существенно полезныя мѣры, которыя принимались морскимъ министерствомъ къ улучшенію быта нижнихъ чиновъ, смертность между матросами все таки оставалась значительною и постоянно превышала смертность въ военно-сухопутномъ вѣдомствѣ, отъ 6 до 12 человѣкъ на каждую тысячу человѣкъ команды. Это обстоятельство сильно озабочивало морское управленіе, и значительный процентъ умершихъ отъ чахотки, простиравшійся отъ 20% до 33% всѣхъ умершихъ, указывалъ, что причина такого печальнаго явленія кроется не въ какихъ нибудь мѣстныхъ заразительныхъ болѣзняхъ, но имѣетъ другія основанія. Молодые матросы, вступившіе на службу въ цвѣтущемъ состояніи здоровья, чрезъ три—четыре года начинали чахнуть; катары бронховъ и припадки лихорадки принуждали ихъ по нѣскольку разъ въ годъ отправляться въ госпиталь, для временнаго облегченія мучительныхъ грудныхъ припадковъ, и наконецъ легочная чахотка оканчивала ихъ страданія. Тщательныя наблюденія и изысканія показали, что причины этихъ печальныхъ явленій надо искать въ свойствахъ и трудностяхъ морской службы, въ частыхъ простудахъ тѣла и истощеніи силъ на работахъ, и что

противодѣйствіе этому злу должно заключаться преимущественно въ комплектованіи флота людьми, болѣе крѣпкаго физическаго сложенія. Необходимо было установить норму физическаго развитія матроса, по которой хотя бы приблизительно можно было оцѣнить, на сколько организмъ человѣка соотвѣтствуетъ потребностямъ морской службы.

До 1867 года существовало лишь нѣсколько сотъ наблюденій о вліяніи плаванія на развитіе грудной клѣтки, произведенныхъ на фрегатѣ «Свѣтлана». Въ этомъ послѣднемъ году положено было начало всестороннему физическому изслѣдованію матросовъ, и въ Кронштадтѣ оно было произведено надъ 1300 молодыми нижними чинами, непрослужившими еще двухъ лѣтъ, при чемъ опредѣлены: вѣсъ тѣла, вышина его, емкость легкихъ, разширяемость грудной клѣтки, степень мышечной силы верхнихъ и нижнихъ конечностей и спиннаго хребта. Изслѣдованія эти послѣ того были распространены на возможно большее число матросовъ и въ особенности приняты во вниманіе изслѣдованія, предпринятыя на судахъ до и послѣ кампаніи, а въ случаѣ продолжительнаго плаванія полученныя прежде данныя провѣрялись при разныхъ условіяхъ климата. Въ настоящее время такихъ изслѣдованій, какъ надъ вновь поступившими на флотъ рекрутами и новобранцами, такъ и надъ матросами во время плаванія, а также надъ морскими нижними чинами, во время пребыванія ихъ въ госпиталяхъ, произведено болѣе 43 тысячъ, и съ достовѣрностію

установлены физическія условія для организма человѣка, способнаго нести морскую службу. Главными признаками такого развитія надобно считать объемъ грудной клѣтки и вѣсъ тѣла, соотвѣтствующіе данному возрасту и вышинѣ тѣла. Согласно многократно провѣреннымъ наблюденіямъ, было постановлено изданными по морскому вѣдомству правилами, чтобы объемъ груди непремѣнно превышалъ не менѣе какъ на 1 вершокъ половину роста и чтобы на каждый вершокъ роста приходилось прибавки въ вѣсѣ тѣла не менѣе 8 фунтовъ. Условія эти были строго соблюдаемы морскими врачами, при пріемѣ рекрутовъ на флотъ, и уменьшеніе заболѣваемости грудныхъ органовъ, начиная съ 1870 года, надобно отнести къ выбору людей на флотъ, достаточно развитыхъ съ физической стороны (*).

(*) Польза такого рода нормъ для опредѣленія физическаго достоинства рекрута, давно уже сознана въ большей части европейскихъ государствъ, но особенно практическая важность ея оцѣнена въ Англіи и Сѣверо-Американскихъ соединенныхъ штатахъ. Замѣчательно, что на международномъ статистическомъ конгрессѣ, бывшемъ въ С.-Петербургѣ въ 1872 г., одинъ изъ главныхъ вопросовъ, поставленный на прежнихъ конгрессахъ знаменитымъ бельгійскимъ ученымъ Кетле, подлежалъ бы устраненію, если бы не существовало работъ докторовъ морскаго вѣдомства по физическому изслѣдованію рекрутовъ и молодыхъ матросовъ. Кетле уже болѣе 40 лѣтъ тому назадъ, почти въ началѣ своей научной дѣятельности, указалъ на необходимость собирать вѣрныя статистическія данныя о развитіи человѣка во всѣхъ его возрастахъ, и на международномъ статистическомъ конгрессѣ въ Гагѣ въ 1869 г., вновь обратилъ вниманіе на пробѣлъ, существующій въ этомъ отношеніи въ наукѣ. Кетле полагалъ, что должны

Всемилостивѣйшимъ манифестомъ 26 августа 1856 года, въ числѣ многихъ льготъ, дарованныхъ народу, повелѣно было, какъ въ 1856 году, такъ и въ теченіи трехъ послѣдующихъ лѣтъ не производить набора, «если», какъ сказано въ манифестѣ, «Богъ благословитъ Насъ продолженіемъ твердаго мира и никакія чрезвычайныя обстоятельства не сдѣлаютъ набора необходимымъ». За тѣмъ и въ послѣдующіе годы не встрѣтилось надобности въ наборахъ, такъ что первый наборъ послѣ 1855 года послѣдовалъ лишь въ 1864 году. Съ этого года рекрутовъ поступило во флотъ: Рекрутскіе наборы.

| | | | |
|---|---|---|---|
| въ 1864 году | 3000 | въ 1870 году | 5,457 |
| — 1865 — | 2510 | — 1871 — | 2.170 |
| — 1866 — | 1500 | — 1872 — | 1.664 |
| — 1867 — | 1775 | — 1873 — | 1.536 |
| — 1868 — | 4596 | — 1874 — | 2.712. |
| — 1869 — | 3920 | | |

быть производимы измѣренія роста человѣка, вѣса и объема тѣла, развитія разныхъ частей тѣла, силы, походки, движенія, біенія пульса и сердца и внѣшнихъ чувствъ. Къ восьмому конгресу, собравшемуся въ Петербургѣ въ 1872 г., только морское вѣдомство въ состояніи было представить изслѣдованія, произведенныя болѣе чѣмъ надъ 11000 человѣкъ, по самымъ важнымъ изъ поставленныхъ Кетле вопросамъ, а именно: по росту, вѣсу, силѣ и дыханію человѣка. По остальнымъ пунктамъ, указаннымъ знаменитымъ ученымъ, не было сдѣлано нами наблюденій, такъ какъ всѣ изслѣдованія морскихъ врачей производились собственно въ видахъ опредѣленія годности людей къ морской службѣ, а не съ чисто научными цѣлями. Труды морскихъ врачей были признаны конгрессомъ драгоцѣннымъ матеріаломъ и способъ изслѣдованій—заслуживающимъ полнаго вниманія.

Такимъ образомъ всего въ это время посредствомъ рекрутскихъ наборовъ поступило въ флотъ 30,840.

Общая воинская повинность.

При Высочайшемъ манифестѣ 1 января 1874 года изданъ уставъ о всеобщей воинской повинности. Исходя отъ начала, что защита отечества должна быть общимъ дѣломъ народа, уставъ привлекаетъ къ военной службѣ, не допуская денежнаго выкупа или замѣны охотниками, все населеніе Имперіи и Царства Польскаго.

По отношенію къ флоту, уставъ, въ видахъ комплектованія флота людьми, привыкшими къ водѣ или знакомыми съ морскими спеціальностями, постановляетъ, что нѣкоторыя мѣстности назначаются для исключительнаго комплектованія флота, и въ этихъ мѣстностяхъ обращаются на службу въ сухопутныя войска только тѣ лица, которыя не будутъ приняты во флотъ. Кромѣ этого во флотъ поступаютъ: а) плававшіе матросами на мореходныхъ или каботажныхъ судахъ не менѣе одной навигаціи, непосредственно предшествовавшей набору; б) служившіе при томъ же условіи машинистами и кочегарами на паровыхъ судахъ, а также служившіе не менѣе года мастеровыми на заводахъ, строющихъ пароходныя машины; в) корабельные плотники, конопатчики и котельщики, и г) моряки по призванію, т. е. заявившіе желаніе служить во флотѣ.

Согласно этому, для комплектованія флота были отписаны морскому вѣдомству 85 участковъ, заключающихся въ 38 уѣздахъ слѣдующихъ 10 губерній: Архангельской, Вологодской, Олонецкой, Пермской,

Нижегородской, Астраханской, Екатеринославской, Херсонской, Таврической и Лифляндской. Эти участки заключали въ себѣ населенія 942,372 души, изъ числа коихъ, по исчисленіямъ министерства внутреннихъ дѣлъ, должно было поступить во флотъ до 5 тысячъ новобранцевъ; но въ первый призывъ эти участки дали новобранцевъ, изъ лицъ нѣсколько привыкшихъ къ водѣ и къ морскимъ спеціальностямъ, не болѣе 25,1% нужнаго флоту числа ихъ.

Въ виду этого, въ слѣдующемъ году, по соглашенію съ военнымъ министромъ и съ Высочайшаго разрѣшенія, допущено было въ видѣ временной мѣры, на 5-ти лѣтній срокъ, обязательное назначеніе во флотъ всѣхъ новобранцевъ изъ всѣхъ призывныхъ участковъ Европейской Россіи по роду занятій въ частномъ быту отвѣчающихъ требованіямъ морской службы, и вслѣдъ затѣмъ было предложено уѣзднымъ, городскимъ и окружнымъ по воинской повинности присутствіямъ доставлять ежегодно въ морское министерство свѣдѣнія о тѣхъ изъ внесенныхъ въ призывные списки каждаго призывнаго участка людяхъ, которые въ частномъ быту занимались судоходствомъ и рыболовствомъ, служили машинистами или кочегарами, были мастеровыми на пароходныхъ заводахъ, а также корабельными плотниками, конопатчиками и котельщиками. Мѣра эта, обѣщавшая въ принципѣ хорошіе результаты, тѣмъ не менѣе не оправдала возложенныхъ на нее ожиданій, вслѣдствіе отсутствія сколько нибудь правильныхъ отмѣтокъ въ пріемныхъ росписяхъ и въ

призывныхъ спискахъ, веденіе коихъ лежитъ на обязанности волостныхъ правленій. Свѣдѣнія, сообщенныя морскому министерству центральнымъ статистическимъ комитетомъ и послужившія основаніемъ для опредѣленія 85 призывныхъ участковъ, отписанныхъ для комплектованія флота, тоже оказались не точными. Въ виду этого морское министерство нашлось вынужденнымъ въ послѣдующіе призывы, чрезъ особо командированное отъ министерства лицо, провѣрять на мѣстахъ правильность назначенія во флотъ новобранцевъ и статистическихъ данныхъ о населеніи, полезномъ для комплектованія флота.

Командировка эта выяснила, что центральный статистическій комитетъ иногда причислялъ къ мѣстностямъ, годнымъ для комплектованія флота, цѣлые уѣзды, прилегающіе къ морямъ и рѣкамъ. На дѣлѣ же оказывалось, что жители этихъ мѣстностей вовсе не занимаются судоходствомъ, что это судоходство ведется людьми пришлыми изъ другихъ мѣстъ и даже иногда изъ такихъ, которыя вовсе не расположены близъ значительныхъ водныхъ пространствъ, напр. населеніе г. Чигирина Кіевской губерніи и почти все населеніе 4-го призывнаго участка Ардатовскаго уѣзда Нижегородской губерніи.

По свѣдѣніямъ, добытымъ этимъ лицомъ, объѣхавшимъ въ теченіи трехъ навигацій почти всю Европейскую Россію, оказывается, что въ условіяхъ, наиболѣе отвѣчающихъ требованіямъ службы на флотѣ, находится населеніе: уѣздовъ Архангельской губерніи,

прилегающихъ къ Бѣлому морю и Ледовитому океану; мѣстностей отъ устьевъ Волги къ ея верховью до предѣловъ Ярославской губерніи; побережье Оки въ районѣ Нижегородской губерніи и побережье Камы и Вятки въ предѣлахъ Казанской, Уфимской, Вятской и Пермской губерній; Осташковскаго уѣзда Тверской губерніи; Ростовскаго на Дону уѣзда Екатеринославской губерніи съ Таганрогомъ; Таврической губерніи городовъ Геническа, Керчи и Алешекъ, а также Балаклавы, Севастополя, Очакова и мѣстностей въ устьяхъ Днѣпра, Буга и Дуная.

По мѣрѣ изысканія такихъ мѣстностей, морское министерство получало новобранцевъ уже изъ нихъ и, благодаря этой мѣрѣ, число новобранцевъ знакомыхъ съ морскими и родственными имъ промыслами, поступившихъ на флотъ, значительно увеличилось, а въ призывъ 1878 года простиралось уже до 79,7‰.

Въ настоящее время оканчивается составленіе, имѣющаго быть представленнымъ на Высочайшее утвержденіе, подробнаго списка мѣстностей для комплектованія флота, основаннаго на точныхъ, собранныхъ на мѣстахъ, данныхъ о населеніи этихъ мѣстностей, и можно съ увѣренностью сказать, что мѣстности эти вполнѣ удовлетворятъ потребность комплектованія флота на будущее время людьми, отвѣчающими требованіямъ морской службы.

Введеніе устава общей воинской повинности потребовало измѣненія правилъ, установленныхъ по морскому вѣдомству относительно условій физическаго

развитія людей, признаваемыхъ годными для морской службы. Прежде требовавшіяся условія соотвѣтствовали развитому человѣку въ 23-хъ лѣтнемъ возрастѣ, но они не могутъ соотвѣтствовать возрасту отъ 20 лѣтъ до 21 года, опредѣленному уставомъ объ общей воинской повинности, такъ какъ въ 20-ти лѣтнемъ возрастѣ, во всѣхъ безъ исключенія полосахъ Россіи, организму потребно еще около двухъ лѣтъ до окончательнаго своего развитія и укрѣпленія. Въ виду такого еще предстоящаго развитія груди, наставленіемъ, изданнымъ по соглашенію министерствъ военнаго, морскаго и внутреннихъ дѣлъ въ 1876 году для руководства присутствіямъ по воинской повинности, разрѣшается пріемъ въ новобранцы и лицъ, имѣющихъ размѣръ груди менѣе половины роста до полувершка, но этотъ размѣръ должно считать послѣднимъ предѣломъ для морскихъ командъ. Допущенное при послѣднихъ пріемахъ отступленіе увеличило вновь между морскими командами процентъ смертности отъ легочной чахотки, при чемъ изъ санитарныхъ отчетовъ видно, что легочная чахотка развивается весьма быстро у такихъ людей съ малымъ объемомъ груди; большинство ихъ погибаетъ уже на второмъ или даже на первомъ году службы, тогда какъ у людей съ болѣе развитою грудью наибольшій процентъ смертности отъ чахотки падалъ на третій годъ службы.

Числовыя данныя о рекрутскихъ наборахъ и призывахъ новобранцевъ.

Съ 1864 по 1878 годъ включительно было 11 наборовъ рекрутовъ и 5 призывовъ новобранцевъ, давшихъ флоту въ общемъ числѣ 47,227 нижнихъ чиновъ.

Наибольшее число рекрутовъ приходится на губерніи Вологодскую—13,663 человѣка или 28,93% общаго числа рекрутъ, и Саратовскую—4,423 или 9,37%; наименьшее на Уфимскую—90 человѣкъ и Тамбовскую—87 человѣкъ, если не считать губерній Курской, Витебской, Калужской, Московской, Смоленской и Воронежской, изъ которыхъ каждая дала всего отъ 1 до 5 рекрутовъ.

За прежніе годы весьма трудно собрать подробныя свѣдѣнія о числѣ рекрутовъ, занимавшихся до поступленія во флотъ, какъ спеціальностями, относящимися прямо до морскаго дѣла, такъ равно и такими, которыя могутъ быть въ большей или меньшей степени полезны для судовой или береговой службы въ командахъ морскаго вѣдомства. Но за послѣднія пять лѣтъ, т. е. со введенія устава о всеобщей воинской повинности, свѣдѣнія эти находятся на лицо, и показываютъ, что нѣсколько подготовленныхъ для флота людей въ числѣ новобранцевъ поступило за всѣ 5 лѣтъ—10,484; а изъ этого общаго числа въ 1874 году—736 или 7,02%, въ 1875 году—1,146 или 10,95%, въ 1876 году—1,550 или 14,79%, въ 1877 году—2,799 или 26,69%, въ 1878 году—4,253 или 40,55%.

По родамъ подготовки наибольшее число поступило:

1) занимавшихся морскимъ и рѣчнымъ судоходствомъ—3,073 или 29,35%.

2) занимавшихся сплавомъ лѣсовъ и привыкшихъ, по условіямъ своей прибрежной жизни, управлять весломъ и лодкою—2,743 или 26,15%,

3) занимавшихся морскимъ и рѣчнымъ рыболовствомъ—2,478 или 23,63%,

4) рулевыхъ, лоцмановъ и матросовъ—1,064 или 10,14%,

5) кочегаровъ—301 или 2,87%,

и 6) машинистовъ и помощниковъ машинистовъ 192 или 1,83%.

Всего же людей этихъ шести категоріи, наиболѣе полезныхъ для морской службы,—9,851 или 93,97%; а остальныхъ, преимущественно изъ ремесленниковъ,—633 или 6,03%.

Если сопоставить это число людей, могущихъ приложить съ пользою свои познанія въ морской службѣ, съ общимъ числомъ новобранцевъ, то окажется, что въ морское вѣдомство ихъ поступило:

| | |
|---|---|
| въ 1874 году . . . . . | 25,1% |
| — 1875 — . . . . . | 83,7— |
| — 1876 — . . . . . | 66,7— |
| — 1877 — . . . . . | 64,1— |
| — 1878 — . . . . . | 79,7— |

Таковы были мѣры, принятыя въ видахъ привлеченія въ составъ флота людей, знакомыхъ съ морскими и родственными имъ промыслами. Но Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ не упускалъ ничего изъ виду, что увеличивало бы число такихъ спеціалистовъ въ Россіи, и потому особенно близко принималъ къ сердцу все, что касалось до развитія торговаго флота.

Содѣйствіе торговому флоту какъ лучшему резерву военнаго флота.

Во всѣхъ странахъ развитіе торговаго флота чрезвычайно много содѣйствуетъ преуспѣянію военнаго. Торговый флотъ, комплектуя военный флотъ лучшими матросами, служитъ, въ случаѣ надобности, отличнымъ резервомъ военному, доставляя послѣднему опытныхъ механиковъ и большое число готовыхъ судовъ для перевозки грузовъ и десанта; торговый флотъ вызываетъ къ существованію частныя верфи и механическіе заводы, которые даютъ возможность быстраго удовлетворенія потребностей, вызываемыхъ войною, когда она уже открылась.

Можно сказать, что при окончаніи крымской войны, у насъ вовсе не было торговаго флота; напротивъ того существовало много условій, которыя мѣшали его возникновенію и развитію. Вся торговля находилась въ рукахъ иностранцевъ; бывшія въ то время учебныя заведенія, носившія названіе торговыхъ: кронштадтская рота торговаго мореплаванія, херсонское училище торговаго мореплаванія,—были организованы такъ, что не могли выпускать опытныхъ штурмановъ и шкиперовъ. Наконецъ, крѣпостная зависимость крестьянъ и система паспортовъ представляли неодолимую преграду для успѣшнаго развитія нашего торговаго флота, потому что морской промыселъ требуетъ по преимуществу возможности располагать свободно своею личностью.

Развитіе нашего торговаго флота составляло одно изъ завѣтныхъ желаній Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, съ самаго вступленія его въ

управленіе морскимъ вѣдомствомъ, и еще въ 1856 году Его Высочество испросилъ Высочайшее разрѣшеніе на учрежденіе особаго комитета, подъ предсѣдательствомъ управляющаго морскимъ министерствомъ, изъ товарища министра финансовъ, чиновъ разныхъ вѣдомствъ и лицъ купеческаго сословія, знакомыхъ съ торговыми оборотами и законодательствомъ по этому предмету. По распоряженію комитета были собраны весьма обширныя свѣдѣнія о причинахъ, препятствующихъ развитію у насъ торговаго флота, о мѣрахъ могущихъ содѣйствовать къ развитію его, а равно принятыхъ въ различное время иностранными государствами, для поощренія и развитія у нихъ купеческаго мореплаванія.

Эти матеріалы послужили существеннымъ подспорьемъ при разработкѣ тѣхъ мѣръ, которыя были приняты въ отчетномъ періодѣ по соглашенію министерствъ морскаго и финансовъ, относительно нашего торговаго флота, насколько такія мѣры были возможны при современномъ положеніи разныхъ частей государственнаго управленія и состояніи промышленности. Мѣры эти касались слѣдующихъ предметовъ: 1) учрежденія частныхъ обществъ пароходства и торговли съ субсидіями отъ правительства; 2) преобразованія училищъ торговаго мореплаванія и 3) распространенія правильныхъ свѣдѣній о мореплаваніи и судостроеніи въ средѣ населенія.

Учрежденіе частныхъ обществъ пароходства и

Въ теченіи прошедшаго двадцатипятилѣтія, на всѣхъ нашихъ отдаленныхъ морскихъ окраинахъ: въ Черномъ,

Каспійскомъ и Бѣломъ моряхъ и на водахъ рѣки Амура, впадающей въ Восточный океанъ, образовались общества пароходствъ и торговли. торговли съ субсидіями отъ правительства.

Въ Черномъ морѣ попытка подобнаго учрежденія предпринята была правительствомъ еще въ 1833 году. Оно носило названіе «Черноморскаго пароходнаго общества», и было установлено для постояннаго сообщенія между Одессою и Константинополемъ, имѣя въ своемъ распоряженіи безвозмездно отданные ему три казенныхъ парохода. Такое пожертвованіе не обезпечило однако успѣха обществу, такъ какъ значительную часть своего капитала оно вынуждено было употребить на исправленіе этихъ самыхъ пароходовъ. Въ 1839 году, для поддержанія предпріятія, Высочайше даровано было обществу на два года по 75,000 руб., и эта субсидія потомъ была продолжена еще на два года; но все это не поддержало общества и оно рушилось. Тогда правительство устроило сообщеніе съ Константинополемъ посредствомъ двухъ казенныхъ пароходо-фрегатовъ съ тѣмъ, чтобы въ военное время обратить ихъ на военныя потребности. Дѣйствія этого казеннаго предпріятія, названнаго «Новороссійскою пароходною экспедиціею», открылось съ 1843 года, сначала двумя, потомъ, по мѣрѣ распространенія круга операцій на нѣкоторые новые пункты Чернаго и Азовскаго морей, большимъ числомъ пароходовъ. Но несмотря на разныя правительственныя вспомоществованія, дѣла экспедиціи шли вяло; нѣкоторыя, кратчайшія линіи сообщеній окупали лишь текущій расходъ, от-

даленныя же линіи приносили явный ущербъ, и такимъ образомъ пароходная экспедиція влачила свое существованіе до крымской войны, положившей предѣлъ ея дѣятельности.

Русское общество пароходства и торговли въ Черномъ морѣ.

Огромныя выгоды, извлеченныя въ продолженіи крымской войны западными державами изъ частныхъ пароходныхъ обществъ, занимавшихся перевозкою на весьма значительныя разстоянія цѣлыхъ армій и неисчислимаго количества разнаго рода снарядовъ и припасовъ, указали на пользу заведенія на Черномъ морѣ частной пароходной компаніи съ постоянною поддержкою отъ правительства, для двоякой цѣли: собственно торговой и военно-морской. Такое общество съ одной стороны должно было содѣйствовать нашей торговлѣ перевозкою на русскихъ судахъ товаровъ, поддерживать безпрерывныя сношенія съ нашими единовѣрцами на Востокѣ и содѣйствовать сохраненію за Россіей необходимаго для нея тамъ значенія, а съ другой, до нѣкоторой степени замѣнить намъ прежній черноморскій флотъ, предоставивъ для транспортированія войскъ большія средства.

Разработанный въ 1856 году, по указаніямъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, морскимъ министерствомъ проектъ подобнаго учрежденія былъ Высочайше одобренъ въ томъ же году. Учрежденное на основаніи этого устава акціонерное общество принимало на себя обязательство содержать срочныя пароходныя сообщенія между условленными пунктами Чернаго и Азовскаго морей и впадающихъ въ нихъ рѣкъ, а равно морей Средиземнаго и Адріатическаго.

Общество получило ежегодную правительственную субсидію въ теченіи 20 лѣтъ, въ видѣ помильной платы за содержаніе срочныхъ сообщеній, въ размѣрѣ 4 р. $30^1/_4$ к. за каждую пройденную милю, съ пониженіемъ этого размѣра въ послѣдующіе годы. Въ то же время правительство взяло у общества на 2 милл. акцій, не требуя дивиденда въ первыя 5 лѣтъ. Кромѣ того, обществу предоставлены были льготы по ввозу безъ пошлины матеріаловъ, неоходимыхъ для дѣйствія пароходовъ, и право пользоваться для службы цехомъ вольныхъ матросовъ. Морское министерство съ своей стороны оказало обществу въ это первое время значительную поддержку какъ судами, оставшимися отъ черноморскаго флота, офицерами и командами, такъ и уступкою въ пользованіе земель и зданій, для устройства верфей и помѣщенія мастерскихъ и магазиновъ.

Не смотря на столь щедрыя поощренія со стороны правительства, дѣла общества въ первыя пять лѣтъ пошли неудачно. Общество открыло свои дѣйствія 21 мая 1857 года. Обстоятельства въ то время были крайне трудныя и неблагопріятныя для дѣйствія новаго учрежденія. Въ 1856 году южный край Россіи былъ разоренъ войною; приморскіе его города были разобщены съ внутренними областями имперіи дурными дорогами, а между собою—отсутствіемъ пароходнаго сообщенія: вся отпускная торговля южной Россіи ограничивалась одними сырыми произведеніями; по всѣмъ русскимъ берегамъ Чернаго и Азовскаго морей не было ни одного удобнаго торговаго порта, ни одной удобной при-

стани, никакихъ средствъ для нагрузки и выгрузки; не было ни одного элинга, ни одного дока для починки и окраски большихъ пароходовъ; не было ни одного частнаго механическаго заведенія для исправленія даже самыхъ незначительныхъ поврежденій въ пароходныхъ механизмахъ; не существовало русскихъ механиковъ и машинистовъ, и чувствовался крайній недостатокъ въ матросахъ.

Вслѣдствіе всѣхъ вышеизложенныхъ причинъ, первые шаги русскаго общества пароходства и торговли были сопряжены съ большими затрудненіями. Но не одними этими обстоятельствами объясняются первыя неудачи общества. Причины неудачъ зависѣли и отъ того, что мѣстныя нужды не были достаточно изучены, вслѣдствіе чего образовались ошибочные взгляды и ошибочная затрата первоначальнаго основнаго капитала. Въ публикѣ возникло сильное недовѣріе къ обществу, акціи его упали болѣе чѣмъ на половину и для спасенія дѣла, грозившаго погибелью, потребовалось въ 1862 году совершенное преобразованіе устава общества. Съ этого времени дѣла общества начали быстро поправляться и, въ теченіи послѣдующихъ лѣтъ, общество, изучивъ нужды края и торговли и строго руководясь ими въ своей дѣятельности, не останавливаясь передъ затратами, достигло безпримѣрнаго благосостоянія. Флотъ общества увеличенъ большимъ числомъ новыхъ пароходовъ; береговыя учрежденія расширены; во всѣхъ главныхъ портахъ устроены пристани, склады и различныя механическія приспособленія для нагрузки

и выгрузки; устроенъ рудникъ съ собственною желѣзною дорогою, для добыванія антрацита до 10 м. пудовъ ежегодно, на что затраченъ милліонъ рублей; севастопольское адмиралтейство расширено и увеличено, и представляетъ собственность болѣе чѣмъ въ милліонъ рублей; въ Севастополѣ общество постоянно строитъ пароходы и для нихъ машины; адмиралтейство общества въ Одессѣ способно производить ремонтныя работы въ значительныхъ размѣрахъ. Флотъ его вмѣсто предписанныхъ ему уставомъ дѣлать ежегодно 436,526 миль, дѣлаетъ болѣе милліона миль въ годъ. Общество расширило районъ своихъ дѣйствій, проникнувъ въ Китай, Японію и въ порты Индіи, и въ видахъ удовлетворенія нуждъ движенія пассажировъ и грузовъ, учетверило, противъ заключенныхъ съ правительствомъ условій, сообщеніе на нѣкоторыхъ своихъ линіяхъ. Общество имѣетъ запасный капиталъ до 12 м. р. Средства его такъ велики, что въ одинъ изъ послѣднихъ годовъ имъ перевезено 560,538 пассажировъ и 35.117,733 пуда грузовъ. Въ настоящемъ своемъ составѣ оно можетъ перевезти на своихъ морскихъ пароходахъ одновременно: одну дивизію пѣхоты совокупно съ дивизіею кавалеріи. бригадою артиллеріи, со всѣми при нихъ обозами. лошадьми, лазаретами и управленіемъ. Такимъ образомъ, перевозочныя средства общества превышаютъ въ нѣсколько разъ перевозочныя средства бывшаго черноморскаго флота. Столь значительное развитіе общества обусловливается не щедрыми пособіями

отъ правительства. Съ 1867 года всѣ льготы, которыми пользовалось общество, уже отмѣнены; самая субсидія въ настоящее время уже значительно понижена, не превышая 680 т. руб. въ годъ, и притомъ она чисто номинальная, такъ какъ возвращается правительству въ видѣ различныхъ налоговъ, платимыхъ обществомъ въ казну, изъ коихъ однихъ консульскихъ сборовъ общество уплачиваетъ 100 т. руб.

Успѣхъ общества объясняется, кромѣ разумнаго веденія имъ дѣлъ, вѣрнымъ взглядомъ правительства, которое угадало потребность края въ коммерческомъ пароходномъ предпріятіи, отстранило услуги иностранныхъ капиталистовъ, предлагавшихъ за извѣстную плату открыть пароходныя сообщенія, и, рѣшившись создать русское общество, съ одними русскими акціонерами, не остановилось передъ значительными затратами, и не покинуло предпріятія даже при первыхъ его неудачахъ. Такимъ образомъ правительству удалось создать общество сильное по своимъ средствамъ, богатое морскими, рѣчными и береговыми приспособленіями, которое видимо содѣйствуетъ развитію торговли южной Россіи. Равно правительство не обмануло и въ своихъ расчетахъ относительно военныхъ цѣлей, чему служитъ доказательствомъ послѣдняя война.

Въ 1876 году, при приготовленіяхъ къ войнѣ, общество своими средствами содѣйствовало къ быстрой перевозкѣ орудій, снарядовъ и другихъ тяжестей, которые требовались для вооруженія создававшихся въ то время

береговыхъ укрѣпленій въ Керчи, Поти, Севастополѣ. Очаковѣ и Одессѣ. Общество не только удовлетворило нуждамъ правительства въ портахъ Чернаго моря, но въ тоже время перебросило въ Каттаро для черногорцевъ до 500 т. пудовъ кукурузы и муки. Оно нашло возможнымъ удѣлить морскому вѣдомству до 12-ти пароходовъ и, кромѣ того, гребныя суда для устройства минныхъ заграждений въ вооружаемыхъ портахъ. При первыхъ лишь свѣдѣніяхъ о предстоящей войнѣ, общество предложило въ видахъ содѣйствія правительству на все время войны 10 быстро-ходящихъ пароходовъ безвозмездно. Правительство воспользовалось лишь четырьмя изъ нихъ, и пароходы «Великій Князь Константинъ», «Владиміръ», «Веста», и «Аргонавтъ», находились въ распоряженіи правительства во все время войны, съ 12 апрѣля 1877 года по 19 января 1878 года, безъ всякой платы за нихъ. Кромѣ этихъ пароходовъ правительство имѣло возможность воспользоваться для военныхъ цѣлей: пароходомъ «Россія», для крейсерства въ Черномъ морѣ, нѣсколькими шкунами и баржами, какъ плавучими батареями. которыя были вооружены и служили средствомъ для бомбардированія Сулина и турецкихъ броненосцевъ. находившихся въ этомъ портѣ.

По окончаніи военныхъ дѣйствій, общество немедленно открыло сообщеніе между внутренними портами Чернаго моря и Константинополемъ; остальными же своими пароходами весьма быстро снабдило нашу армію продовольствіемъ и обмундированіемъ въ мѣстахъ

расположенія арміи, занявшей турецкое побережье. Пароходы его перевозили больныхъ и раненыхъ. По заключеніи мира, общество перевезло своими пароходами изъ портовъ Турціи въ Россію около: 4,500 офицеровъ, 145,000 нижнихъ чиновъ, 500 орудій, 2,000 зарядныхъ ящиковъ, 9,000 обозныхъ экипажей и 28,000 лошадей; въ то же время оно поддерживало обычное почтовое сообщеніе между портами. Кромѣ того, правительство оставило въ своемъ пользованіи 8 пароходовъ.

Общество „Кавказъ и Меркурій" въ Каспійскомъ морѣ.

Въ Каспійскомъ морѣ, въ 1846 году, правительствомъ было учреждено почтовое пароходство, съ цѣлью не только возможно скораго и вѣрнаго сообщенія между Астраханью и пунктами Каспійскаго побережья, но и развитія торговли съ Персіею. Съ этой поры, четыре казенные парохода безостановочно были заняты перевозкою почты, пассажировъ и торговыхъ грузовъ; но малочисленность пассажировъ и неудобство буксировки баржъ почтовыми пароходами далеко не окупали расходовъ правительства.

Между тѣмъ, исходъ крымской войны придалъ Каспійскому морю значеніе единственнаго пути, по которому представлялась возможность, въ случаѣ нужды, быстро перевозить на Кавказъ войска и военный матеріалъ. Поэтому морское министерство обратило полное вниманіе на предложеніе директора общества волжскаго пароходства «Меркурій» сформировать акціонерное общество «Кавказъ», для доставленія почты, провіанта и прочихъ казенныхъ грузовъ на Кавказъ и

для развитія торговыхъ сношеній Россіи чрезъ Каспійское море съ жителями Кавказа, Закавказья и съ Востокомъ чрезъ Персію и Туркменскія степи. Образовавшееся въ 1858 году, въ развитіе этого предположенія, соединенное общество «Кавказъ и Меркурій», согласно Высочайше утвержденному уставу, приняло на себя обязательство содержать на Каспійскомъ морѣ, на Волгѣ, Окѣ, Камѣ и ихъ притокахъ, и на р. Курѣ не менѣе 15-ти пароходовъ съ надлежащимъ количествомъ баржъ.

Въ 1863 и 1869 годахъ уставъ общества былъ пересмотрѣнъ и окончательно опредѣлены обязательства общества передъ морскимъ и военнымъ министерствами, въ замѣнъ чего обществу была назначена отъ правительства номинальная плата. Новымъ уставомъ общество обязывалось имѣть въ Каспійскомъ морѣ 15 паровыхъ судовъ, вполнѣ благонадежныхъ для перевозки войскъ и грузовъ военнаго и морскаго вѣдомствъ, равнымъ образомъ извѣстное число баржъ. Въ общей сложности перевозочныя средства общества должны быть вполнѣ достаточны, чтобы, по назначенію военнаго или морскаго министерствъ, имѣть возможность одновременно всѣми судами перевезти десять тысячъ человѣкъ пѣхоты, или соотвѣтствующее число войскъ разнаго оружія, а во всю навигацію до двухъ милліоновъ пудовъ казенныхъ грузовъ. Общество обязывалось перевозить безплатно почту, а равно курьеровъ и фельдъегерей. Отъ правительства общество получало номинальную плату: съ 1869 до 1874 года по 3 р. 60 коп. за милю, по

линіямъ между Астраханью, Баку и Астрабадомъ, и по 6 р. за милю между Астраханью, Александровскимъ и Гурьевымъ. Помильная плата уменьшалась затѣмъ съ каждымъ пятилѣтіемъ и въ текущее пятилѣтіе, т. е. съ 1879 по 1884 годъ, общество получаетъ отъ правительства по первымъ линіямъ 1 р. 80 к., а по вторымъ — 4 р.

Общество получило бо́льшее развитіе, чѣмъ условлено въ первоначальномъ его уставѣ, и морское вѣдомство много содѣйствовало къ его процвѣтанію, посредствомъ передачи ему въ первое время, также какъ и черноморскому обществу пароходства и торговли, своихъ почтовыхъ пароходовъ, снабженія компанейскихъ судовъ офицерами и командами и предоставленія въ пользу общества ненужныхъ морскому вѣдомству земельныхъ участковъ и строеній. Общество нынѣ имѣетъ 19 паровыхъ морскихъ судовъ, 12 парусныхъ съ 47 баржами и 19 рѣчныхъ пароходовъ съ 32 баржами. Въ послѣднюю войну судами общества перевезено по рѣкамъ Камѣ и Волгѣ — 91,590 человѣкъ войска, 48 орудій и 4,986 лошадей; въ 1878 году, по Каспійскому морю — 44,876 человѣкъ и 4,524 лошади.

Товарищество архангельско-мурманскаго срочнаго пароходства.

Въ Бѣломъ морѣ, для оживленія промысловыхъ операцій и сближенія отдаленныхъ пунктовъ побережья съ центромъ торговой дѣятельности края — Архангельскомъ, учреждено въ 1875 году на паяхъ «товарищество архангельско-мурманскаго срочнаго пароходства». Районъ дѣйствій товарищества простирается между Архангельскомъ, бѣломорскими портами и отдаленнымъ

Мурманомъ до норвежской границы. Оно обязано, согласно Высочайше утвержденнаго устава, содержать на первое время три парохода, изъ коихъ два должны быть океанскаго плаванія, товаро-пассажирскіе, въ 350 силъ каждый.

Рейсы перваго парохода совершаются отъ Архангельска до Вардэ или Вадзэ въ Норвегіи, при непремѣнномъ условіи захода въ Кольскій заливъ и въ главныя становища Мурманскаго берега; рейсы втораго—между Архангельскомъ и наиболѣе населенными пунктами Бѣлаго моря; рейсы третьяго — между Онегою и Кемью, со включеніемъ промежуточныхъ мѣстъ побережья. На всѣхъ этихъ пароходахъ почта и служебные чины перевозятся безплатно.

Товарищество получаетъ въ десятилѣтній срокъ ежегодную субсидію въ слѣдующемъ размѣрѣ: за каждый срочный рейсъ въ оба конца, пройденный пароходомъ по линіи отъ Норвежской границы до Бѣлаго моря или до Архангельска, выдается товариществу по 2,500 р.: за каждый срочный рейсъ, сдѣланный собственно по Бѣлому морю отъ Архангельска и до прибрежныхъ пунктовъ—по 1,500 руб.; и за рейсы третьяго парохода, между Онегою и Кемью—по 750 р. Общій размѣръ субсидіи въ сложности не долженъ превышать 50,000 р. въ годъ, и такимъ образомъ, чтобы воспользоваться полною правительственною субсидіею, первый пароходъ долженъ сдѣлать въ одну навигацію не менѣе 11-ти рейсовъ, а послѣдніе два парохода по 10-ти рейсовъ.

Для нуждъ мурманскаго пароходства морское вѣдомство уступило во временное пользованіе часть бывшаго архангельскаго адмиралтейства съ набережною, подъ устройство пароходной пристани.

Товарищество срочнаго пароходства по рѣкамъ амурскаго басейна.

До 1871 года всѣ сообщенія по р. Амуру производились на казенныхъ пароходахъ, которые перевозили какъ почту и казенные грузы, такъ и пассажировъ. Пароходы, плававшіе по амурскому басейну, принадлежали тремъ вѣдомствамъ: морскому — 9 пароходовъ, телеграфному — 4 и инженерному — 3 парохода. Сообщеніе это, въ силу своего оффиціальнаго характера состоявшее въ распоряженіи трехъ вѣдомствъ, не подчиненное никакимъ условіямъ срочности рейсовъ, не могло быть доступно мѣстному населенію и сопряжено было съ большими неудобствами, какъ для частныхъ лицъ, такъ и для служащихъ.

Не ранѣе 1871 года состоялось частное акціонерное общество, которое, по Высочайше утвержденному уставу, приняло на себя обязательство имѣть въ своемъ распоряженіи не менѣе 12 пароходовъ и 15 баржъ. для содержанія срочнаго почтово-пасажирскаго и буксирнаго пароходства по рѣкамъ амурскаго басейна. Въ вознагражденіе за безплатную перевозку почты, а также за перевозку воинскихъ нижнихъ чиновъ, арестантовъ и переселенцевъ, равно и казеннаго груза не свыше 300,000 пудовъ, и въ видахъ поощренія предпріятія, общество получаетъ срокомъ на 20 лѣтъ вспомоществованіе, въ видѣ порейсовой платы за каждую пройденную версту, въ первыя десять лѣтъ по

2 р. 15 к., а въ послѣдующія за тѣмъ десять лѣтъ съ уменьшеніемъ на 5% за каждый годъ, такъ что въ послѣдній, т. е. 20-й годъ, рейсовая плата составитъ 50% первоначальной ея суммы, т. е. 1 р. 7½ к. Такимъ образомъ, высшій предѣлъ пособія отъ правительства исчисленъ въ размѣрѣ 245,000 р. въ годъ.

Для первоначальныхъ дѣйствій были переданы обществу, по условленной цѣнѣ, состоявшіе въ морскомъ вѣдомствѣ 9 пароходовъ со всѣми принадлежавшими къ нимъ баржами.

Потребность срочнаго сообщенія между русскими и заграничными портами въ Восточномъ океанѣ.

Затѣмъ, въ послѣднее время сильно давала себя чувствовать потребность въ открытіи срочныхъ пароходныхъ сообщеній между портами Восточнаго океана, какъ нашими внутренними, такъ и между нашими и заграничными. Въ этомъ случаѣ сходятся интересы торговли, политики, администраціи и охраны края. Этотъ важный предметъ, по поводу различныхъ предложеній частныхъ лицъ объ учрежденіи такихъ пароходныхъ сообщеній, былъ подвергаемъ обсужденію какъ въ особомъ совѣщаніи нѣсколькихъ министровъ, подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, такъ и въ спеціально назначенныхъ коммисіяхъ изъ чиновъ различныхъ вѣдомствъ, и въ этихъ совѣщаніяхъ вполнѣ выяснилось, какіе именно пункты должны быть связаны пароходными линіями. Такимъ образомъ, признано полезнымъ учрежденіе слѣдующихъ пароходныхъ линій: 1) линія Татарскаго пролива между Владивостокомъ и Николаевскомъ, чрезъ заливъ Св. Ольги, Корсаковскій постъ,

Императорскую гавань, Дуе и заливъ Де-Кастри; два рейса въ теченіи навигаціи; 2) сѣверная линія изъ Владивостока въ Корсаковскій постъ, Петропавловскъ и на Комодорскіе острова съ заходомъ въ Тигиль, Гижигу, Охотскъ, Аянъ, Удское и Тарайку; одинъ рейсъ въ навигацію; 3) линія Амурскаго залива между Владивостокомъ и заливомъ Посьетъ, съ заходомъ въ постъ Рѣчной; два рейса каждый мѣсяцъ; 4) заграничная линія, которая связывала бы одинъ изъ портовъ Приморской области съ портами Китая или Японіи, уже имѣющими правильное почтовое сообщеніе съ Европою и Америкою. Такою линіею выбрана: изъ Владивостока въ Шанхай, Ханькау съ заходомъ въ Нагасаки. Предприниматели, дѣлавшіе предложенія правительству объ учрежденіи срочнаго пароходнаго сообщенія въ водахъ Восточнаго океана, указывали на выгоды, могущія произойти для Россіи отъ направленія къ тамошнимъ русскимъ портамъ сухопутной чайной торговли съ Китаемъ, отъ сбыта въ портахъ Китая и Японіи сахалинскаго угля. Однако, не смотря на полное вниманіе, которое оказывалось правительствомъ этимъ предложеніямъ и даже выданную уже одному лицу концессію на эксплоатацію линій, пароходство еще до сихъ поръ не учреждено въ этихъ водахъ и остается пока въ сферѣ проектовъ.

Преобразованіе училищъ торговаго мореплаванія.

Въ 1856 году для развитія торговаго флота существовали слѣдующія правительственныя учебныя заведенія: для Балтійскаго моря—Кронштадтская рота торговаго мореплаванія, для Чернаго моря—Херсонское

училище торговаго мореплаванія, и для Бѣлаго моря— шхиперскіе курсы въ Кеми и Архангельскѣ.

Кронштадтская рота торговаго мореплаванія учреждена въ 1829 году и помѣщалась прежде въ С.-Петербургѣ, подъ именемъ С.-Петербургскаго училища торговаго мореплаванія. Правительство отпускало на него ежегодно по 48,000 руб. Цѣль учрежденія этого училища, состоявшаго въ вѣдомствѣ министерства финансовъ, была двоякая: образовать штурмановъ и шхиперовъ торговаго флота и корабельныхъ инженеровъ. Число казенныхъ воспитанниковъ положено имѣть 32 изъ мѣщанъ и преимущественно главнѣйшихъ портовыхъ городовъ, съ дозволеніемъ пользоваться ученьемъ и вольноприходящимъ. Курсъ ученья былъ четырехъ-годичный; требовалось непремѣнное знаніе нѣмецкаго, французскаго и англійскаго языковъ. Съ 1848 года, переведенное въ Кронштадтъ въ вѣдѣніе морскаго министерства, училище переименовано было въ роту торговаго мореплаванія, а затѣмъ въ 1854 году присоединено къ штурманскому училищу. За каждаго воспитанника правительство платило въ навигацію шхиперамъ, соглашавшимся брать ихъ на суда, по 40 руб.; на шхиперовъ же, отказывавшихся принять воспитанника, налагался штрафъ въ 25 руб. Среднимъ числомъ рота выпускала ежегодно лишь 5 воспитанниковъ, получавшихъ согласно табели 1848 года приличное обмундированіе и сверхъ того пособіе въ 300 руб. асс.

Окончившіе полный курсъ выходили съ званіемъ

штурмановъ и штурманскихъ помощниковъ. По совершеніи морскихъ кампаній въ теченіи 4-хъ лѣтъ, въ должности помощника шхипера или штурмана, они, сдавъ экзаменъ въ училищѣ, могли получать свидѣтельство на званіе шхипера.

Въ Херсонѣ училище торговаго мореплаванія основано въ 1834 году, по образцу с.-петербургскаго училища, съ уменьшеніемъ противъ послѣдняго числа воспитанниковъ до 24-хъ, и съ назначеніемъ преподаванія языковъ: греческаго, турецкаго и итальянскаго, какъ болѣе необходимыхъ для плаванія по Черному морю. При основаніи училища имѣлось въ виду дать хозяевамъ заграничныхъ и каботажныхъ судовъ хорошихъ шхиперовъ, получившихъ теоретическое и практическое образованіе. На содержаніе училища опредѣлено ежегодно до 18,000 руб. и на обзаведеніе единовременно 5000 руб. По окончаніи курса, воспитанники поступали на военные транспорты, на правахъ кондукторовъ корпуса флотскихъ штурмановъ, и, прослуживъ тамъ 3 года, увольнялись изъ военнаго флота съ званіемъ вольныхъ штурмановъ и пріискивали себѣ мѣсто на коммерческихъ судахъ.

Такое устройство училищъ торговаго мореплаванія представляло большія неудобства. Воспитанники поступали въ училища въ такомъ возрастѣ, когда нельзя было судить объ ихъ способностяхъ къ мореходному промыслу. Самое преподаваніе предметовъ, носившее характеръ общеобразовательный, при краткомъ срокѣ ученья, нисколько не было приспособлено къ цѣли

приготовленія для торговаго флота опытныхъ штурмановъ и шхиперовъ. Поступленіе воспитанниковъ херсонскаго училища для практики на военныя суда давало имъ нѣкоторую опытность, но не по той отрасли знаній, которая составляла ихъ спеціальность, такъ какъ между судами военными и торговыми существуютъ различія и въ числѣ экипажа, и въ оснасткѣ, и въ нагрузкѣ. Поэтому весьма понятно, что обязательный пріемъ ихъ на торговыя суда былъ весьма стѣснителенъ для судохозяевъ, такъ какъ эти воспитанники, непривыкшіе къ лишеніямъ и трудностямъ мореходнаго промысла, составляли для нихъ одну тягость. Судохозяева охотнѣе платили штрафъ за непріемъ на суда воспитанниковъ, даже когда этотъ штрафъ былъ возвышенъ до 125 руб., чѣмъ брать на судно бѣлоручекъ.

Съ перваго выпуска изъ херсонскаго училища по 1857 годъ, только 2 воспитанника искали и получили званіе шхипера, а между тѣмъ на содержаніе этого училища въ теченіи 19-ти лѣтъ правительство пожертвовало 150,000 руб.

Совершенно иной результатъ давали бѣломорскіе шхиперскіе учебные курсы.

Архангельскій гражданскій губернаторъ, во всеподданнѣйшемъ отчетѣ о состояніи губерніи за 1839 годъ, между прочимъ, представлялъ о необходимости учредить навигаціонныя школы при уѣздныхъ училищахъ въ Архангельскѣ и Кеми, «такъ какъ жители этихъ городовъ, почти исключительно занимающіеся мор-

скими промыслами, имѣютъ надобность и охоту къ изученію самонужнѣйшихъ для мореплаванія свѣдѣній».

Учрежденіе шхиперскихъ курсовъ состоялось въ 1842 году. На основаніи положенія о нихъ, къ посѣщенію курсовъ были допущены безплатно вольноприходящіе всѣхъ званій и всякаго возраста. Курсъ продолжался два года и воспитанникъ, окончившій курсъ, допускался къ экзамену на помощника штурмана не прежде, какъ по выполненіи имъ четырехъ морскихъ кампаній въ Норвегію и обратно; затѣмъ экзаменъ на штурмана онъ сдавалъ по прослуженіи съ одобрительными аттестатами 4-хъ лѣтъ помощникомъ.

На содержаніе курсовъ было назначено отъ министерства финансовъ: для Архангельскаго 2,000 рублей, Кемскаго 1,800 рублей, и на обзаведеніе единовременно по 500 рублей. При каждомъ курсѣ было положено содержать по 15 слушателей изъ бѣдныхъ крестьянъ и мѣщанъ, съ отпускомъ на содержаніе ихъ особой добавочной суммы. Для практическаго плаванія воспитанниковъ было разрѣшено въ 1846 году купить частное судно, названное «Ломоносовъ». Въ 1857 году для курсовъ построена была въ архангельскомъ портѣ новая шкуна, по высланнымъ морскимъ министерствомъ чертежамъ шкуны «Опытъ», отличавшейся хорошими морскими качествами, а такъ какъ чертежи судовъ не всегда были удобопонятны для мастеровъ тамошняго края, какъ не получившихъ теоретическаго образованія, то въ 1858 году признано было полезнымъ устроить въ Кеми модель шкуны въ боль-

номъ размѣрѣ, которая бы служила съ пользою и для учениковъ архангельскаго шхиперскаго курса.

Всѣ эти мѣры принесли весьма хорошіе результаты. Всѣ выпущенные воспитанники поступали на русскія купеческія суда и, понимая неудобство судовъ старинной конструкціи, побуждали судохозяевъ по возможности заводить суда по образцамъ болѣе современныхъ типовъ. Съ 1861 года было признано болѣе полезнымъ размѣщать воспитанниковъ по поморскимъ шкунамъ съ платою за содержаніе отъ казны. На этихъ частныхъ судахъ они занимались матросскими и штурманскими работами. Эта мѣра, приносившая пользу воспитанникамъ, не осталась безъ вліянія и на самихъ отцовъ ихъ, пріучая послѣднихъ къ употребленію инструментовъ, къ прокладкѣ по картѣ и къ употребленію пель-компаса, съ которымъ раньше поморы не были знакомы.

Организація этихъ курсовъ, а равно существованіе либавскаго навигаціоннаго класса имѣли большое вліяніе на преобразованіе училищъ. Послѣдній былъ учрежденъ въ 1861 году, при либавской прогимназіи, согласно заявленному въ морское министерство желанію тамошняго купечества, которое находило полезнымъ при прогимназіи подобный курсъ, для образованія желающихъ посвятить себя торговому мореплаванію.

Въ 1867 году комитетъ для изысканія средствъ къ развитію русскаго торговаго флота выработалъ проектъ новаго положенія о навигаціонныхъ классахъ, кото-

рое получило Высочайшее утвержденіе. На основаніи этого закона, купеческимъ, городскимъ и другимъ обществамъ дано не только право основывать съ разрѣшенія правительства въ прибрежныхъ мѣстахъ Имперіи навигаціонные классы, но и, въ случаѣ основанія такихъ классовъ, назначено ежегодное изъ министерства финансовъ денежное пособіе въ размѣрѣ отъ 500 до 1000 руб. Отъ общества же, заявившаго готовность имѣть у себя мореходный классъ, требуется содѣйствіе, чрезъ назначеніе опредѣленной годовой суммы на содержаніе класса, или чрезъ отводъ для него на счетъ общества помѣщенія, съ отопленіемъ и освѣщеніемъ, или наконецъ чрезъ единовременное пособіе на устройство класса. Этотъ общинный взносъ представляетъ правительству нѣкотораго рода обезпеченіе въ томъ, что община заботится серьозно о развитіи мореходства. Классы открыты для приходящихъ всякаго состоянія и возраста безплатно, если только приходящіе производили уже плаваніе на судахъ. Школы, по объему преподаванія, раздѣлены на три разряда, изъ коихъ низшій соотвѣтствуетъ программѣ испытанія на званіе штурмана каботажнаго плаванія, второй—на званіе шхипера каботажнаго и штурмана дальняго плаванія, а третій—на званіе шхипера дальняго плаванія.

Херсонское училище торговаго мореплаванія упразднено; шхиперскіе курсы, существующіе въ Архангельскѣ и Кеми и либавскій навигаціонный классъ—сохранены безъ измѣненія. Что касается до Кронштадт-

ской роты торговаго мореплаванія, то пріемъ въ нее прекращенъ еще въ 1864 году и она упразднилась съ выпускомъ обучавшихся въ ней.

Въ 1879 году число мореходныхъ классовъ возросло до 36, изъ коихъ на Бѣломорскомъ побережьи . 6
на Балтійскомъ . . . . . 13
— Черноморскомъ . . . . . 10
— Каспійскомъ . . . . . 4
— Азовскомъ . . . . . 3.

Морское вѣдомство помогаетъ ихъ развитію, удѣляя для нихъ изъ своихъ офицеровъ преподавателей морскихъ наукъ.

Содѣйствіе частнымъ предпріятіямъ, имѣющимъ отношеніе къ торговому мореплаванію.

Морское министерство поддерживало все, что содѣйствовало къ развитію у насъ торговаго флота: въ видѣ-ли участія въ разработкѣ законодательныхъ мѣръ, въ видѣ-ли поддержки торговыхъ учрежденій и обществъ, существованіе которыхъ связано съ морскою спеціальностію, въ видѣ-ли распространенія морскихъ знаній въ народѣ. Наши порты и адмиралтейства всегда были готовы оказать самое усердное содѣйствіе лицамъ, нуждающимся въ помощи по ихъ спеціальности, наши моряки и другіе спеціалисты переносили свои познанія въ частныя пароходныя общества.

Пересмотръ постановленій о торговомъ судоходствѣ.

Изъ законодательныхъ работъ необходимо упомянуть о весьма обширномъ трудѣ по пересмотру постановленій о торговомъ судоходствѣ.

Въ началѣ 1872 года государственный совѣтъ, по поводу разсматривавшагося въ немъ одного частнаго

дѣла, обратилъ особое вниманіе на совершенную неудовлетворительность дѣйствующихъ законовъ объ аваріяхъ и вообще происшествіяхъ по торговому мореплаванію и Высочайше утвержденнымъ 29-го февраля 1872 года мнѣніемъ своимъ предоставилъ управляющему морскимъ министерствомъ, по соглашенію съ министрами юстиціи и финансовъ, озаботиться скорѣйшимъ пересмотромъ помянутыхъ узаконеній, для установленія на будущее время точныхъ, существу дѣла свойственныхъ, правилъ какъ о производствѣ слѣдствія и суда по такимъ происшествіямъ, такъ и объ отвѣтственности лицъ, оказывающихся при томъ виновными.

При ближайшемъ соображеніи законодательной работы, въ размѣрѣ, указанномъ приведеннымъ мнѣніемъ государственнаго совѣта, оказалось, что она объемлетъ цѣлую вѣтвь законодательства, расположенную въ разныхъ частяхъ нашихъ законовъ. Тѣсная связь между разнообразными предметами этой законодательной работы и соприкосновеніе въ этомъ дѣлѣ интересовъ разныхъ вѣдомствъ, а слѣдовательно, и неизбѣжная разнородность взглядовъ на существо многихъ вопросовъ, естественно указывали на то, что успѣшный ходъ настоящаго дѣла можетъ быть достигнутъ только при единствѣ въ направленіи всей этой сложной работы, — единствѣ, возможномъ лишь при условіи соединенія всего дѣла въ однихъ рукахъ.

Вслѣдствіе этого, по всеподданнѣйшему докладу Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, со-

ставленному по соглашенію съ министрами юстиціи и финансовъ и главноуправляющимъ вторымъ отдѣленіемъ собственной Его Императорскаго Величества канцеляріи, Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: для разработки этого дѣла учредить особую, подъ высшимъ руководствомъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, коммисію изъ представителей всѣхъ заинтересованныхъ въ этомъ дѣлѣ вѣдомствъ, съ тѣмъ, чтобы выработанные ею проекты вносились, чрезъ управляющаго морскимъ министерствомъ, въ государственный совѣтъ, съ заключеніями подлежащихъ министровъ.

На коммисію эту первоначально былъ возложенъ пересмотръ всѣхъ дѣйствующихъ постановленій объ аваріяхъ и другихъ происшествіяхъ по торговому мореплаванію, съ цѣлью установленія точныхъ и опредѣлительныхъ правилъ о порядкѣ производства дознанія, слѣдствія и суда о такихъ происшествіяхъ, а также о наказаніяхъ за встрѣчающіяся при этомъ нарушенія. Впослѣдствіи, по происходившимъ, въ силу упомянутаго Высочайшаго повелѣнія, сношеніямъ морскаго министерства съ министерствами финансовъ и путей сообщенія,—коммисіи поручена также разработка однородныхъ съ вышеозначенными правилъ по внутреннему судоходству. Засимъ, по послѣдовавшему 15-го іюля 1875 года Высочайшему соизволенію, въ эту же коммисію были переданы, для дальнѣйшей разработки, нѣкоторые вопросы, возбужденные въ морскомъ министерствѣ, именно: 1) объ измѣненіи зако-

новъ о судопроизводствѣ и наказаніяхъ за нарушеніе правилъ торговаго судоходства, такъ какъ этотъ предметъ входитъ прямо въ задачу коммисіи; 2) о портовой полиціи и 3) объ организаціи правительственнаго надзора за судоходствомъ, по тѣсной связи двухъ послѣднихъ вопросовъ съ означенною задачею.

Вслѣдствіе такого расширенія первоначально возложенной на нее задачи, коммисія, въ іюнѣ 1875 года, была наименована коммисіею для пересмотра постановленій о торговомъ судоходствѣ.

Многосложность законодательнаго труда, возложеннаго на коммисію, находящуюся подъ предсѣдательствомъ члена государственнаго совѣта тайнаго совѣтника Стояновскаго, и необходимость подробнаго изученія современнаго состоянія нашего торговаго флота и коммерческихъ портовъ, въ связи съ ознакомленіемъ съ законодательствами иностранныхъ морскихъ державъ по торговому мореплаванію, потребовали обширныхъ подготовительныхъ работъ. Этимъ работамъ, вмѣстѣ съ разрѣшеніемъ нѣкоторыхъ частныхъ вопросовъ, сообщенныхъ на заключеніе коммисіи и имѣющихъ связь съ предметомъ возложеннаго на нее порученія, и были посвящены труды коммисіи въ первые годы ея существованія. Нынѣ работы эти уже приведены къ концу и коммисія приступила къ окончательной разработкѣ вопроса объ устройствѣ управленія торговыми портами и о портовой полиціи.

Участіе морскаго министерства въ москов-

Въ видахъ распространенія между населеніемъ полезныхъ свѣдѣній по морской части, морское министер-

ство въ 1872 году приняло живое участіе въ устроенной въ томъ году въ Москвѣ политехнической выставкѣ, по случаю двухсотлѣтняго юбилея дня рожденія Императора Петра Великаго. На этой выставкѣ морское министерство въ особомъ отдѣлѣ сгруппировало, по возможности, всѣ тѣ предметы, которые могли представить современное состояніе техники военнаго и торговаго флотовъ, съ указаніемъ употребляющихся матеріаловъ при постройкѣ, вооруженіи и плаваніи судовъ, а также и техническихъ пріемовъ, необходимыхъ при превращеніи дерева, металла и другихъ матеріаловъ изъ сыраго ихъ вида на всѣ судостроительныя потребности. Собственно же по части торговаго мореплаванія были выставлены многоразличныя коллекціи парусныхъ, паровыхъ и гребныхъ судовъ. ской политехнической выставкѣ.

По поводу этой выставки, на особую сумму, ассигнованную министерствомъ финансовъ, было издано 11 сочиненій, переведенныхъ морскими офицерами, касающихся до торговаго мореплаванія и могущихъ быть полезными для лицъ занимающихся этою отраслью дѣятельности. Московское купечество устроило съ своей стороны по случаю выставки промышленный съѣздъ, для обсужденія важнѣйшихъ вопросовъ русской промышленности. Въ числѣ этихъ вопросовъ заключался и вопросъ объ отечественномъ торговомъ мореходствѣ.

Заявленная на этомъ съѣздѣ мысль объ учрежденіи общества на средства добровольныхъ пожертвованій для содѣйствія русскому торговому мореходству полу- Общество для содѣйствія русскому торговому мореходству.

чила съ Высочайшаго разрѣшенія осуществленіе въ 1873 году. Это общество удостоено наименованія Императорскаго. Оно имѣетъ цѣлью: разсматривать и обсуждать вопросы, относящіеся до торговаго судостроенія и мореплаванія; содѣйствовать открытію и поддержанію мореходныхъ школъ; привлекать представителей внутренней торговли и промышленности къ участію въ торгово-мореходныхъ препріятіяхъ и распространять практическія свѣдѣнія по торговому мореходству путемъ печатанія на свои средства, какъ отдѣльныхъ, такъ и періодическихъ популярныхъ изданій. Для изученія дѣйствительныхъ нуждъ русскаго мореходства, общество организовало въ различныхъ приморскихъ пунктахъ Имперіи свои отдѣленія.

Не смотря на недавнее свое существованіе, общество заявило себя крупнымъ высоко-патріотическимъ дѣломъ: оно взяло на себя починъ устройства добровольнаго флота, для крейсерской службы въ военное время и для торговыхъ цѣлей въ мирное. Это предпріятіе удостоилось быть принятымъ въ 1878 году подъ покровительство Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника Цесаревича, и въ Москвѣ образовался тогда же главный комитетъ для сбора пожертвованій, открывшій всенародную подписку на сооруженіе судовъ добровольнаго флота. Не прошло и одного мѣсяца со дня открытія подписки, какъ сумма пожертвованій достигла уже до 4.000,000 рублей. Чрезъ командированныхъ заграницу морскихъ офицеровъ куплены были сперва три парохода у гамбурго-американскаго акціо-

пернаго общества, а потомъ четвертый—въ Англіи; всѣ четыре за 1.893,441 рубль. Пароходы эти получили имена: «Россія», «Москва», «Петербургъ» и «Нижній Новгородъ».

Одновременно съ покупкою пароходовъ пріобрѣтена была для нихъ съ завода Круппа, на счетъ морскаго министерства, артиллерія со всею принадлежностію. Команды первыхъ трехъ комплектованы морскимъ вѣдомствомъ въ числѣ 288 нижнихъ чиновъ при 24 офицерахъ, отъ Балтійскаго флота, а послѣдняго—въ числѣ 96 нижнихъ чиновъ и 8 офицеровъ, отъ Черноморскаго.

Съ подписаніемъ въ Берлинѣ трактата, пароходы перемѣнили свой военный флагъ на коммерческій.

# ГЛАВА III.

## ОРГАНИЗАЦІЯ КОМАНДЪ.

Организація командъ въ 1855 году.

Всѣ чины, входящіе въ составъ морскаго вѣдомства (*), передъ началомъ крымской войны раздѣлялись на чиновъ собственно флота и чиновъ спеціальныхъ корпусовъ: флотскихъ штурмановъ, морской артиллеріи, корабельныхъ инженеровъ и инженеровъ морской строительной части. Кромѣ того, въ морскомъ вѣдомствѣ состояли весьма многочисленныя береговыя команды.

Флотскіе чины составляли изъ себя 47 экипажей, въ томъ числѣ, въ балтійскомъ флотѣ—28, въ черноморскомъ—17, въ каспійской флотиліи—1, въ Петропавловскѣ—1. Въ тоже время состояло по *балтійскому вѣдомству*, къ которому были причислены архангельская, каспійская и камчатская флотиліи: 3 строевыхъ ластовыхъ экипажа, 26 ротъ нестроевыхъ ластовыхъ командъ, 11 рабочихъ экипажей, 6 военно-рабочихъ

(*) О медицинскихъ чинахъ и гражданскихъ чиновникахъ говорится особо въ главахъ X и XI второй части «Обзора».

рот, 7 арсенальныхъ ротъ; по *черноморскому вѣдомству:* 2 строевыхъ ластовыхъ экипажа, 15 ротъ нестроевыхъ ластовыхъ командъ, 9 рабочихъ экипажей, 3 арсенальныхъ и лабораторныхъ роты и 4 военно-рабочія роты.

На основаніи штатовъ флота, Высочайше утвержденныхъ въ 1827 и 1831 годахъ, въ боевомъ отношеніи флотъ раздѣлялся на дивизіи, а именно: въ балтійскомъ флотѣ было три дивизіи, въ черноморскомъ—двѣ. Каждая дивизія, въ свою очередь, раздѣлялась на бригады, а въ составъ каждой бригады входили три корабля и нѣсколько фрегатовъ и судовъ меньшаго ранга. Въ боевомъ порядкѣ первую дивизію балтійскаго флота повелѣно было именовать авангардомъ и присвоить ей синій флагъ, вторую — кордебаталіею, или бѣлаго флага, а третью аріергардомъ, или краснаго флага. Всѣмъ линейнымъ судамъ черноморскаго флота было предписано носить бѣлый флагъ, а при нахожденіи всего флота въ кампаніи раздѣлять его на авангардъ, кордебаталію и аріергардъ, на тѣхъ основаніяхъ, какъ установлено для балтійскаго флота.

Вышеозначенная организація командъ въ отчетный періодъ подверглась весьма существеннымъ преобразованіямъ.

Переформированіе командъ въ первое время по заключеніи мира.

Въ виду обращенія флота изъ паруснаго въ паровой и переходнаго вслѣдствіе этого его положенія, въ 1857 году послѣдовало Высочайшее повелѣніе имѣть въ готовности средства для комплектованія строившихся въ то время паровыхъ судовъ. Для этой цѣли

сохранить всѣ экипажи, но въ различномъ составѣ, смотря по судамъ, которыя они комплектуютъ, а именно: въ экипажахъ, въ которыхъ всѣ положенныя по штату паровыя суда уже готовы, имѣть для судовъ команды въ полномъ составѣ; въ тѣхъ экипажахъ, въ которыхъ готово только половинное число приписанныхъ судовъ, имѣть для этихъ судовъ полныя команды и для экипажа половинный кадръ; тѣ же экипажи, въ которыхъ судовъ еще вовсе нѣтъ,—имѣть въ полномъ кадренномъ составѣ.

Образованіе корпуса инженеръ-механиковъ.

Въ это первое время одинъ родъ морской службы потребовалъ для себя окончательной организаціи особаго спеціальнаго корпуса дѣятелей. Съ замѣною паруснаго флота паровымъ, съ пріобрѣтеніемъ паромъ господствующаго значенія на судахъ и въ адмиралтействахъ, механическая часть во флотѣ получила такое развитіе и такъ быстро начала совершенствоваться, что должна была составить предметъ изученія для особыхъ спеціалистовъ. Число такихъ лицъ было у насъ такъ незначительно, что недостатокъ въ нихъ пополнялся приглашеніемъ на службу къ намъ иностранцевъ. Въ 1854 и 1855 годахъ для управленія машинами на винтовыхъ канонерскихъ лодкахъ, призваны на службу во флотъ 40 вольныхъ машинистовъ, служившихъ при постройкѣ, починкѣ и управленіи машинъ на желѣзныхъ дорогахъ, а для лучшаго усовершенствованія въ этомъ дѣлѣ, они были отправлены на с.-петербурго-московскую и царскосельскую желѣзныя дороги, для пріученія управлять локомотивами.

Сверхъ того, въ видахъ подготовленія этимъ машинистамъ помощниковъ, назначены на заводы 40 учениковъ изъ морскаго учебнаго рабочаго экипажа, для практическаго изученія строющихся паровыхъ машинъ къ канонерскимъ лодкамъ.

Между тѣмъ, пароходный комитетъ привелъ къ окончанію составленіе положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ. На основаніи этого положенія, Высочайше утвержденнаго 29 декабря 1854 года, установлено комплектованіе корпуса офицерами производить изъ выпускныхъ воспитанниковъ старшаго класса кондукторскихъ ротъ учебнаго рабочаго экипажа, а кондукторами — изъ такихъ же воспитанниковъ среднихъ классовъ, а также изъ вольноопредѣляющихся. Для производства по корпусу инженеръ-механиковъ установлена особая линія. Офицеры корпуса инженеръ-механиковъ раздѣлены на три разряда и имъ опредѣлено добавочное жалованье по этимъ разрядамъ, съ переводомъ изъ разряда въ разрядъ, за способности и усердіе къ службѣ, черезъ пять лѣтъ. Всѣмъ оберъ-офицерамъ, до чина поручика включительно, и кондукторамъ опредѣлено производить ежегодный экзаменъ. Въ 1856 году кондукторскія роты учебнаго морскаго рабочаго экипажа преобразованы въ инженерное и артиллерійское училище морскаго вѣдомства, для подготовленія между прочимъ инженеръ-механиковъ.

Напротивъ того, существованіе въ морскомъ вѣдомствѣ спеціальныхъ корпусовъ штурмановъ и артиллеристовъ подвергалось неоднократно вопросу, со-

Вопросъ объ отдѣльномъ существованіи корпусовъ штурмановъ и артиллеристовъ.

ставляло предметъ серьезнаго изслѣдованія и обсужденія, самыхъ живыхъ споровъ и до сихъ поръ еще не считается окончательно рѣшеннымъ.

По мнѣнію многихъ адмираловъ и капитановъ, раздѣленіе офицеровъ на флотскихъ и штурманскихъ имѣетъ большія неудобства и производитъ вредныя послѣдствія. Помянутыя лица говорятъ, что морскіе офицеры должны быть равны между собою и составлять одно общество, но, смотря по способностямъ и познаніямъ, слѣдуетъ назначать ихъ на суда къ обязанностямъ штурманской спеціальности или на вахту, для управленія судномъ. Существованіе отдѣльнаго сословія штурмановъ, которое, не смотря на важную и трудную свою обязанность, считается гораздо ниже флотскихъ офицеровъ, имѣетъ послѣдствіемъ, что весьма многіе флотскіе офицеры пренебрегаютъ искусствомъ кораблевожденія и въ небытность штурмана не умѣли бы вести корабль. Сверхъ того, въ одной каютъ-компаніи, на одномъ кораблѣ, офицеры, всѣ лица военныя, носящія эполеты, составляютъ разныя сословія, высшее и низшее, что и несправедливо относительно низшихъ и вредно вообще для службы. Противъ этого мнѣнія другіе адмиралы и капитаны возражаютъ, что штурманская служба составляетъ такую спеціальность, которою должны заниматься исключительно лица, посвятившія себя ей, и что если назначать къ должности штурмана по очереди морскихъ офицеровъ, то эта должность будетъ исполняться дурно и число крушеній нашихъ судовъ уве-

личится. Защитники перваго мнѣнія приводятъ въ примѣръ французскій флотъ, имѣющій особыхъ штурмановъ, защитники втораго указываютъ на англійскій флотъ, гдѣ есть это званіе.

Равнымъ образомъ и почти по тѣмъ же соображеніямъ, въ морскомъ вѣдомствѣ находится много лицъ которыя настаиваютъ на необходимости упразднить корпусъ морской артиллеріи, съ возложеніемъ обязанностей артиллерійской спеціальности на флотскихъ офицеровъ.

Корпуса корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ также возбуждали вопросъ о необходимости кореннаго ихъ преобразованія.

Нѣкоторыя лица полагали, что много бываетъ неудобствъ оттого, что корабельнымъ инженерамъ и инженеръ-механикамъ присвоены военные чины. Корабельные инженеры и инженеръ-механики по роду занятій и службы вовсе не принадлежатъ къ военному сословію: ихъ назначеніе состоитъ вовсе не въ томъ, чтобы вступать въ бой и потому имъ совершенно неправильно присвоено званіе военныхъ офицеровъ. Военный чинъ съ одной стороны подчиняетъ ихъ военной дисциплинѣ, требуетъ отъ нихъ полнаго повиновенія старшему въ чинѣ и лишаетъ самостоятельности и независимости, необходимыхъ для человѣка, который, представляя искусство или науку, не долженъ быть слѣпымъ орудіемъ начальства, но долженъ быть самостоятельнымъ дѣятелемъ. Съ другой стороны, тоже обстоятельство лишаетъ начальство возможности

удалять изъ службы людей малоспособныхъ, но не совершившихъ никакого преступленія, замѣнять ихъ людьми болѣе способными, назначать къ высшимъ обязанностямъ и должностямъ лицъ, неимѣющихъ соотвѣтствующаго чина, но имѣющихъ большія познанія и способности, давать имъ важныя порученія и назначать въ ихъ распоряженіе лицъ менѣе знающихъ и менѣе способныхъ, но старшихъ въ чинѣ. Между тѣмъ въ дѣлѣ, каково строеніе судовъ, изготовленіе механизмовъ и ихъ содержаніе, необходима полная свобода отыскивать и назначать людей собственно по ихъ способностямъ и знаніямъ.

Коренное преобразованіе командъ въ 1863 году.

Между тѣмъ береговая организація морскихъ командъ продолжала носить на себѣ отпечатокъ переходнаго состоянія. Неустановившійся и безпрестанно измѣняющійся взглядъ моряковъ всѣхъ странъ на качества и ранги судовъ, долженствующихъ входить въ составъ военныхъ флотовъ, быстрые успѣхи теоріи и практики кораблестроенія и нововведенія въ области морской артиллеріи, указывали на невозможность строго держаться утвержденнаго въ 1856 году штата, и даже дѣлали сомнительною самую возможность имѣть какой либо постоянный штатъ для флота. Финансовыя же соображенія, вызвавшія необходимость въ значительныхъ сокращеніяхъ морскихъ смѣтъ, принудили морское министерство дѣлать такое усиленное увольненіе людей во временной отпускъ, что увольненіе это окончательно разстроило экипажную организацію и хозяйство, превратило экипажи въ части, малочисленный

составъ которыхъ, едва достаточный для ежегоднаго домашняго расхода, отнялъ всякую возможность заниматься боевымъ образованіемъ людей. Нѣкоторые изъ экипажей, сохранивъ лишь названіе и командира, превратились въ кадры изъ 100 и менѣе человѣкъ. Все это указывало на явную несостоятельность прежней организаціи командъ и привело къ убѣжденію въ необходимости кореннаго измѣненія основныхъ ея началъ.

Существовавшая дотолѣ организація экипажей, начало коей восходило къ 1810 году, была основана на желаніи соединить въ однихъ и тѣхъ же командахъ условія существованія сухопутныхъ войскъ съ условіями морской службы, и потому флотскимъ командамъ придана была организація пѣхотной тактической единицы—баталіона, и, примѣняясь далѣе къ тактическому устройству сухопутныхъ войскъ, эти единицы сведены были въ бригады и дивизіи.

Суда были приписаны къ экипажамъ по постоянному штатному росписанію флота: при каждомъ почти экипажѣ, кромѣ корабля, на укомплектованіе котораго поступала значительная часть людей, находились фрегатъ и одно или нѣсколько мелкихъ судовъ, такъ что не только экипажъ, но и составныя его части, роты, дробились неравномѣрно, и береговое устройство распадалось каждый разъ при выходѣ флота въ море.

Сколь ни велики и очевидны были проистекающія отъ этого неудобства, но организація эта могла еще существовать, когда существовалъ и сохранялся на

дѣлѣ постоянный штатъ флота, когда постоянно содержались въ полномъ комплектномъ наличіи всѣ экипажи кораблей и прочихъ судовъ, когда суда эти періодически вооружались и плавали въ стройномъ составѣ дивизій, и плавали притомъ въ нашихъ внутреннихъ моряхъ, не отдаляясь на долгое время отъ мѣстъ своего береговаго расположенія.

Въ 1863 году было уже не то. Еще въ 1856 году были уничтожены бригады и бригадные командиры, а въ 1860 году послѣдовало уничтоженіе раздѣленія флота на дивизіи и упраздненіе должностей начальниковъ дивизій. Значительное же уменьшеніе постояннаго числа людей, содержимыхъ на дѣйствительной службѣ, дознанная опытомъ недостаточность однихъ внутреннихъ плаваній для морскаго образованія командъ и замѣна ихъ правильною системою плаваній заграничныхъ, составлявшихъ прежде рѣдкія исключенія. и, наконецъ, сознанная невозможность требованія отъ морскихъ командъ достоинствъ сухопутныхъ войскъ и произведенное вслѣдствіе сего измѣненіе береговаго строя, отняло у такой организаціи всякій предлогъ къ дальнѣйшему существованію.

Для того, чтобы флотъ дѣйствительно представлялъ живую боевую силу, чрезвычайно важно, чтобы каждое судно имѣло команду изъ людей сжившихся между собою и тѣсно соединенныхъ общею привязанностію къ своему судну. Изыскивая способъ придать командамъ такое устройство, которое отвѣчало бы этому основному началу и разнымъ случайностямъ

комплектованіе военныхъ судовъ, избѣгая при томъ, по возможности, дробленія хозяйственныхъ и административныхъ единицъ, входящихъ въ составъ флота,— нельзя было не придти къ убѣжденію, что судовыя команды должны составить главное основаніе организаціи личнаго боеваго состава флота, и, дѣйствительно, мысль о такихъ командахъ издавна составляла любимую мечту моряковъ. Сознаніе всей основательности этой мысли и необходимость осуществить ее такъ, чтобы она совмѣщалась съ правильнымъ береговымъ устройствомъ морскихъ командъ,—побудили за постоянную, хозяйственную и административную единицу принять роту, которая, по Высочайше одобренному уставу береговой службы для флота, была принята уже ранѣе за десантную боевую единицу.

Роты, для высшаго административнаго, хозяйственнаго и строеваго надзора, были собраны въ большія единицы или депо, которымъ сохранено усвоенное уже во флотѣ названіе экипажей. Составъ каждаго экипажа опредѣляется составомъ командъ судовъ, къ нему приписанныхъ; суда же были расписаны такъ, что каждый экипажъ заключалъ въ себѣ около 2,000 человѣкъ. Судовыя команды входили, въ нераздѣльномъ своемъ составѣ, въ составъ экипажей, и въ свою очередь дѣлились на роты, численность которыхъ опредѣлялась величиною судовыхъ командъ, состоявшихъ, смотря по величинѣ комплектуемаго боеваго судна, изъ одной, двухъ или болѣе ротъ,—и этимъ достигались важныя въ морскомъ отношеніи

преимущества сохраненія, въ нераздѣльныхъ ихъ составахъ, судовой команды на берегу и роты въ морѣ.

Кромѣ судовыхъ ротъ, въ каждомъ экипажѣ образованы были запасныя роты, для пополненія убыли въ судовыхъ ротахъ и для комплектованія новыхъ судовъ, которыя могли быть приписаны къ экипажу.

Само собою разумѣется, что портовыя и прибрежныя мелкія суда не могли быть комплектованы цѣлыми ротами, но это составляло необходимое исключеніе изъ общаго правила и не представляло особыхъ неудобствъ, потому что суда эти находятся постоянно вблизи береговаго расположенія комплектующихъ ихъ командъ.

На основаніи этой новой организаціи, изъ существовавшихъ до тѣхъ поръ 27 балтійскихъ флотскихъ экипажей были сформированы: въ Кронштадтѣ семь экипажей, въ С.-Петербургѣ одинъ экипажъ и въ Ревелѣ полуэкипажъ. Изъ ластовыхъ же экипажей и портовыхъ ротъ были образованы портовые экипажи, а во второстепенныхъ портахъ портовыя роты, при чемъ число нестроевыхъ людей сократилось столь значительно, что вмѣсто 6 нестроевыхъ на 10 строевыхъ, какъ было прежде, сохранилось лишь 3 нестроевыхъ на 10 строевыхъ. Арсенальныя и лабораторныя роты соединены въ каждомъ портѣ въ отдѣльныя части и, сохраняя свое спеціальное назначеніе и родъ занятій, наименованы артиллерійскими ротами.

Организація эта вводилась въ команды постепенно.

Въ 1863 году переформированы были на этихъ началахъ всѣ балтійскія команды; въ 1864 году—черноморскія и каспійскія и наконецъ въ 1865 году команды сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана. Изъ бывшихъ въ Черномъ морѣ командъ сформированы два сводныхъ флотскихъ экипажа (*), одинъ портовый экипажъ, одна артиллерійская рота и одна портовая рота для Севастополя. Въ Каспійскомъ морѣ всѣ находившіяся тамъ команды образовали два флотскіе экипажа, одинъ портовый экипажъ и одну артиллерійскую роту; въ сибирской флотиліи и портахъ Восточнаго океана—одинъ флотскій экипажъ, одинъ портовый экипажъ и артиллерійскую команду.

Одновременно съ переформированіемъ морскихъ командъ, столько же для приведенія въ исполненіе новой экипажной организаціи, сколько и въ видахъ упрощенія портоваго хозяйства и яснаго опредѣленія нашихъ боевыхъ морскихъ средствъ, признано было необходимымъ раздѣлить всѣ суда флота на 3 разряда. Въ первый разрядъ включены были: лучшія суда флота, находящіяся въ плаваніи или долженствующія быть *готовыми къ плаванію* по первому востребованію, а также и тѣ суда, которыя постоянно вооружаются для службы, какъ напр. артиллерійскій учебный корабль, суда кадетской эскадры, пароходы, транспорты,

(*) Въ 1866 году изъ этихъ двухъ сформированъ одинъ черноморскій экипажъ, а въ 1873 году образовано два черноморскихъ флотскихъ (не сводныхъ) экипажа.

лоцъ-шкуны и проч.; эти суда снабжены были полными постоянными командами и составляли, такъ сказать, дѣйствующій флотъ. Второй разрядъ судовъ, *готовыхъ къ вооруженію*, заключалъ въ себѣ суда, которыя хотя и могли быть немедленно вооружены, но которымъ не предвидилось въ обыкновенное время близкой морской дѣятельности. На нихъ оставались: командиры, содержатели и малая часть команды, необходимая для сохраненія судоваго имущества. Затѣмъ, въ третій разрядъ судовъ, *запасныхъ*, отчислены были такія суда, которыя могли потребоваться лишь въ военное время, или при особыхъ случайностяхъ, и потому, оставляя на нихъ лишь незначительное число часовыхъ и ввѣряя ихъ всѣ вмѣстѣ надзору особаго штабъ-офицера, они переданы были на попеченіе порта, которому вмѣнено въ обязанность поддерживать и сохранять ихъ въ исправности для могущей встрѣтиться въ нихъ надобности. Эти суда составили резервъ флота.

Дальнѣйшее развитіе преобразованія командъ.

Преобладаніе въ нашемъ флотѣ большихъ деревянныхъ судовъ, требовавшихъ многочисленныхъ командъ, и невозможность, по значительности издержекъ, посылать такія суда часто въ море, воспрепятствовали, такимъ образомъ, при изданіи новаго положенія о переформированіи командъ въ 1863 году, провести до конца мѣру объ образованіи судовыхъ командъ для каждаго судна. Такія команды образованы лишь для судовъ перваго разряда; на случай же надобности вооруженія того или другаго судна, не принадлежавшаго

къ этому разряду, были сформированы при флотскихъ экипажахъ особыя запасныя роты.

Чрезъ пять лѣтъ положеніе дѣла значительно измѣнилось. Господствующій въ то время типъ броненосныхъ судовъ уже не требовалъ многочисленныхъ командъ, какъ суда прежней конструкціи, а потому представилась возможность, не только не увеличивая общаго личнаго состава флота, но даже уменьшивъ его, образовать постоянныя команды для всѣхъ годныхъ къ плаванію судовъ.

Вмѣстѣ съ приведеніемъ въ исполненіе этихъ предположеній, можно было осуществить еще двѣ другія, не менѣе важныя мѣры—установить во внутреннихъ водахъ очередныя плаванія всѣхъ судовъ флота, чрезъ что обезпечивалось морское образованіе командъ и значительно сокращался небоевой процентъ въ строевомъ составѣ флота.

Это новое преобразованіе командъ Высочайше разрѣшено въ 1867 году привести въ исполненіе въ слѣдующемъ видѣ:

1) оставивъ безъ измѣненія число и нумерацію флотскихъ экипажей, образовать судовыя команды для всѣхъ годныхъ къ плаванію судовъ, а существующія запасныя роты упразднить;

2) укомплектованныя командами суда росписать по флотскимъ экипажамъ, не опредѣляя, какъ и прежде, штата для личнаго состава экипажей и числа ротъ;

3) суда, приписанныя къ первымъ шести экипажамъ, раздѣлить на три отряда и установить для нихъ очс-

редныя плаванія такимъ образомъ, чтобы каждый годъ два отряда были въ плаваніи, а третій оставался для выполненія береговыхъ надобностей. Къ экипажамъ 7-му и 8-му и къ ревельскому флотскому полуэкипажу приписать тѣ суда, которыя не вошли въ составъ первыхъ шести экипажей. Общее командованіе въ морѣ поручить одному старшему флагману, а командованіе каждымъ изъ отрядовъ въ морѣ и наблюденіе за командами ихъ на берегу возложить на младшихъ флагмановъ:

и 4) портовые экипажи, сокративъ ихъ составъ, превратить въ нестроевыя роты при флотскихъ экипажахъ; для выполненія же сторожевыхъ и другихъ портовыхъ должностей, которыя не требуютъ непремѣнно людей, состоящихъ на обязательной казенной службѣ, разрѣшить вольный наемъ на счетъ тѣхъ суммъ, которыя оказались въ экономіи отъ сокращенія портовыхъ экипажей.

Въ началѣ 1869 года эти мѣры, которыя окончательно организовали наши команды, приведены въ исполненіе въ балтійскихъ и архангельскомъ портахъ; затѣмъ онѣ распространены: въ 1870 году на каспійскую и черноморскую флотиліи, и въ 1871 году—на сибирскую.

Послѣ этого происходили лишь слѣдующія частныя измѣненія въ организаціи командъ, вызванныя обстоятельствами:

въ 1873 году, по отмѣнѣ статей парижскаго трактата и возстановленіи нашего флота въ Черномъ морѣ,

вмѣсто одного, образовано два черноморскихъ флотскихъ экипажа;

въ 1877 году, по случаю военныхъ обстоятельствъ, сформировано три новыхъ флотскихъ экипажа: одинъ въ Черномъ морѣ и два въ Балтійскомъ, для чего призваны безсрочноотпускные. Въ серединѣ 1878-го и въ началѣ 1879 года эти флотскіе экипажи расформированы и нижніе чины уволены въ запасъ.

Въ началѣ двадцатипятилѣтія, гвардейскій экипажъ и состоящая при немъ гвардейская ластовая полурота, на основаніи штата, Высочайше утвержденнаго 17 марта 1848 года, содержались въ слѣдующемъ составѣ: командиръ экипажа, контръ-адмиралъ или капитанъ 1 ранга, 5 штабъ-офицеровъ и 30 оберъ-офицеровъ, 6 гражданскихъ чиновниковъ (медики, коммисары и канельмейстеръ) и 1421 нижнихъ чиновъ.

Вслѣдъ за переформированіемъ балтійскихъ командъ, совершившимся въ 1863 году, послѣдовало Высочайшее повелѣніе о комплектованіи гвардейскаго экипажа въ постоянномъ его составѣ, по примѣру лейбъ-гвардіи сапернаго баталіона, слѣдующимъ числомъ чиновъ: флотскихъ штабъ-офицеровъ 6, оберъ-офицеровъ 24 и нижнихъ чиновъ, по мирному времени—767, по военному—1017 человѣкъ. Независимо этого установлено было имѣть въ гвардейскомъ экипажѣ собственно при берегѣ: адъютанта, двухъ офицеровъ корпуса морской артиллеріи, 6 гражданскихъ чиновниковъ и 49 нижнихъ чиновъ разныхъ званій, а въ нестроевой его полуротѣ—4-хъ офицеровъ и 117 нижнихъ чи-

новъ. За симъ офицеровъ корпуса флотскихъ штурмановъ, морской артиллеріи, инженеръ-механиковъ, судовыхъ врачей, судовыхъ содержателей, машинистовъ, кочегаровъ и всѣхъ прочихъ нестроевыхъ нижнихъ чиновъ, потребныхъ для службы на судахъ гвардейскаго экипажа, установлено содержать въ необходимомъ числѣ по табели комплектаціи этихъ судовъ.

Въ 1871 году послѣдовало Высочайшее повелѣніе содержать гвардейскій экипажъ въ составѣ 5 ротъ, при чемъ нестроевую полуроту именовать ротою, а общая численность экипажа опредѣлена въ 82 офицера и классныхъ чиновника и 1276 нижнихъ чиновъ.

Въ январѣ 1874 года въ гвардейскомъ экипажѣ сформирована особая шестая рота для судовыхъ машинныхъ командъ этого экипажа, и общая его численность опредѣлена въ 87 офицеровъ и гражданскихъ чиновниковъ и 1348 нижнихъ чиновъ.

Наконецъ 9 декабря 1874 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе зачислить въ гвардейскій экипажъ фрегатъ «Свѣтлана», увеличивъ штатъ экипажа 24 офицерами и 357 нижними чинами, а на будущее время составъ экипажа опредѣлять согласно дѣйствительной потребности для судовой и строевой службы, какъ это установлено для флотскихъ экипажей.

Аральская флотилія.

Составъ аральской флотиліи все время опредѣлялся особымъ положеніемъ, Высочайше утвержденнымъ 18 іюля 1866 года. Согласно этому положенію, флотилія, входя въ составъ военнаго флота, должна содержаться для содѣйствія войскамъ туркестанскаго

края въ военныхъ дѣйствіяхъ, для подвоза имъ боевыхъ, продовольственныхъ и другихъ припасовъ и для гидрографическихъ работъ въ мѣстныхъ водахъ. Какъ часть военнаго флота, аральская флотилія состоитъ въ вѣдѣніи морскаго министерства, но по исключительному положенію находится въ полномъ управленіи командующаго войсками туркестанскаго военнаго округа и управляется имъ по морскимъ постановленіямъ. Всѣ расходы, какъ на содержаніе судовъ, такъ и на содержаніе личнаго состава флотиліи, ассигнуются по смѣтамъ военнаго вѣдомства.

Появленіе званія минеровъ.

Отчетный періодъ начался появленіемъ въ составѣ флота новыхъ спеціалистовъ, инженеръ-механиковъ, вызванныхъ введеніемъ пароваго двигателя и образовавшихъ изъ себя корпусъ. Новое изобрѣтеніе въ дѣлѣ морской войны, получившее окончательное право гражданства въ послѣднюю нашу восточную войну, предъ окончаніемъ отчетнаго періода, минная война, заставила увеличить комплектацію судовъ особыми спеціалистами, минерами. Это страшное оружіе войны развивается съ изумительною быстротою, и нѣтъ ничего удивительнаго, что въ недалекомъ будущемъ въ морскомъ вѣдомствѣ образуется еще новый корпусъ спеціалистовъ, минеровъ.

Въ заключеніе этого отдѣла необходимо еще остановиться на двухъ предметахъ, касающихся также до организаціи командъ,—на настоящемъ положеніи во флотѣ гардемариновъ и кондукторовъ и на значеніи для флота резерва нижнихъ чиновъ.

Измѣненія въ положеніи гардемариновъ и кондукторовъ.

До преобразованія званія гардемариновъ и кондукторовъ въ 1860 году, гардемаринами именовались воспитанники спеціальныхъ классовъ морскаго корпуса и черноморской гардемаринской роты, а кондукторами—воспитанники старшихъ классовъ штурманскаго училища, черноморской штурманской роты, инженернаго и артиллерійскаго училищъ. Въ 1860 году въ положеніи этихъ лицъ произведены существенныя измѣненія. На основаніи Высочайшихъ повелѣній 29 февраля и 22 марта того года, положено воспитанниковъ учебныхъ заведеній морскаго вѣдомства выпускать не прямо въ офицеры, а въ гардемарины и кондукторы, которыхъ назначать на суда для дѣйствительной службы, и, только черезъ два года, по пріобрѣтеніи ими надлежащихъ практическихъ знаній и выдержаніи экзамена, производить въ офицеры. Эта важная мѣра вызвана тѣмъ, что непосредственное предоставленіе всѣхъ правъ, соединенныхъ съ званіемъ офицера, молодымъ людямъ, только что оставившимъ школьную скамью, представляло крайне важныя неудобства по свойствамъ морской службы, требующей отъ офицера такъ много распорядительности, характера и находчивости. Званіе гардемарина составило переходную ступень, и молодой человѣкъ, получая это званіе, вступаетъ въ первое соприкосновеніе съ обязанностями службы не иначе, какъ подъ ближайшимъ надзоромъ и, такъ сказать, опекой своихъ начальниковъ. Постановленіе это было пересмотрѣно въ 1872 году, въ видахъ согласованія срока полученія перваго офицер-

скаго чина на флотѣ съ числомъ лѣтъ выслуги, положеннымъ для того въ спеціальныхъ войскахъ сухопутнаго вѣдомства. По Высочайшему повелѣнію 13-го ноября 1872 года, вмѣсто положенной выслуги въ званіяхъ гардемарина и кондуктора двухлѣтняго срока, назначено производить этихъ лицъ въ офицеры по окончаніи двухъ кампаній во внутреннемъ плаваніи и соотвѣтственнаго этому срока въ заграничномъ. Черезъ это срокъ выслуги на производство въ офицеры сократился почти на семь мѣсяцевъ.

О резервѣ и запасѣ.

Безъ резерва не можетъ существовать никакое правильно устроенное войско; резервъ же для флота имѣетъ особенно важное значеніе, а для нашего флота—болѣе чѣмъ для всякаго другаго. Морское образованіе командъ представляетъ такъ много затрудненій, что тѣ изъ людей, которые вполнѣ сформированы для морской службы, получаютъ особую цѣну. Вмѣстѣ съ тѣмъ существованіе резерва даетъ возможность облегчить населенію тяжесть рекрутской повинности, сокращая сроки отлучки рекрута отъ дома и семьи, а для государственнаго казначейства уменьшаетъ размѣръ издержекъ на содержаніе людей.

Образованіе резерва составляло одну изъ постоянныхъ заботъ высшаго морскаго управленія. Каждый разъ, когда дозволяли обстоятельства, оно увольняло нижнихъ чиновъ послѣ возможно меньшаго числа лѣтъ дѣйствительной службы въ резервъ, въ которомъ они состояли остальное время, назначенное имъ для служенія во флотѣ, и изъ коего они могли быть вновь

призваны на дѣйствительную службу лишь въ случаѣ войны или приготовленія къ войнѣ.

Такимъ образомъ, еще при переформированіи флотскихъ экипажей и береговыхъ командъ въ 1856 году, немедленно по окончаніи крымской войны, морское министерство немедленно же уволило во временной отпускъ до 16,500 человѣкъ нижнихъ чиновъ, оказавшихся въ излишествѣ. Это послужило началомъ резерва, который въ послѣдующіе годы, смотря по обстоятельствамъ, увеличивался и уменьшался.

Такимъ образомъ онъ составлялъ:

| | | | |
|---|---|---|---|
| въ 1863 году | 9,094 | въ 1872 году | 13,550 |
| — 1864 — | 2.854 | — 1873 — | 11,162 |
| — 1865 — | 6,420 | — 1874 — | 10,954 |
| — 1866 — | 9,119 | — 1875 — | 6,656 |
| — 1867 — | 11,206 | — 1876 — | 4,624 |
| — 1868 — | 14,194 | — 1877 — | 5,440 |
| — 1869 — | 17,396 | — 1878 — | 5,185 |
| — 1870 — | 18,910 | — 1879 — | 8,174. |
| — 1871 — | 14,680 | | |

Изъ приведенныхъ цифръ оказывается, что наименьшій резервъ у насъ состоялъ къ 1-му января 1864 года, что произошло отъ призыва въ 1863 году значительнаго числа отпускныхъ нижнихъ чиновъ на дѣйствительную службу, по случаю военнаго времени.

Въ настоящее время въ резервѣ или запасѣ находится:

| | |
|---|---|
| квартирмейстеровъ и унтеръ-офицеровъ. . . | 1,373 |
| артиллерійскихъ унтеръ-офицеровъ . . . . | 19 |

| | |
|---|---|
| комендоровъ . . . . . | 304 |
| минеровъ . . . . . | 2 |
| рулевыхъ . . . . . | 126 |
| марсовыхъ . . . . . | 223 |
| сигнальщиковъ . . . . . | 58 |
| стрѣлковъ . . . . . | 67 |
| санитаровъ . . . . . | 25 |
| музыкантовъ, барабанщиковъ и горнистовъ . | 222 |
| матросовъ 1 и 2 ст. и рядовыхъ. . . . . | 4,183 |
| подшхиперовъ . . . . . | 22 |
| баталеровъ . . . . . | 14 |
| артиллерійскихъ содержателей. . . . . | 11 |
| машинныхъ содержателей . . . . . | 13 |
| писарей . . . . . | 65 |
| фельдшеръ . . . . . | 1 |
| оружейниковъ . . . . . | 19 |
| ложниковъ, плотниковъ, конопатчиковъ, парусниковъ и мастеровыхъ . . . . . | 220 |
| коковъ . . . . . | 67 |
| машинистовъ и трюмныхъ . . . . . | 535 |
| кочегаровъ . . . . . | 509 |
| зачисленныхъ въ запасъ по 64 (*) ст. уст. о воинской повинности . . . . . | 96. |

(*) По статьѣ этой освобождаются отъ дѣйствительной службы въ мирное время и зачисляются въ запасъ флота на 10-ти лѣтній срокъ нижеслѣдующія лица, если ими вынутъ жеребій, опредѣляющій поступленіе ихъ на службу: 1) шхипера и штурмана дальняго или каботажнаго плаваній и инженеръ-механики, управляющіе судовою машиною, если эти

По мѣсту жительства изъ числа запасныхъ находятся: въ Архангельской губерніи 330, Астраханской 555, Бакинской 67, Вятской 40, Вологодской 2,414, Екатеринославской 245, Костромской 280, Курляндской 42, Лифляндской 44, Новгородской 204, Олонецкой 486, Петербургской 693, Самарской 56, Саратовской 868, Тверской 491, Таврической 127, Херсонской 263, Эстляндской 237, Ярославской 115, Приморской области Восточной Сибири 114 и въ Кронштадтѣ 267.

Въ случаѣ призыва на дѣйствительную службу, запасъ можетъ быть собранъ изъ различныхъ губерній въ сроки отъ 10 до 34 дней, а для балтійскаго флота изъ Кронштадта, Петербурга и Петербургской губерніи—въ 3 дня.

---

лица состоятъ въ соотвѣтствующихъ должностяхъ на мореходныхъ торговыхъ судахъ, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ, и 2) лоцманы и лоцманскіе ученики, имѣющіе по закону право на эти званія

# ГЛАВА IV.

## ПРАКТИЧЕСКОЕ МОРСКОЕ И СПЕЦІАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНІЕ КОМАНДЪ. ПЛАВАНІЕ ВО ВНУТРЕННИХЪ ВОДАХЪ.

Преимущества дальнихъ плаваній для морскаго образованія предъ плаваніями по внутреннихъ водахъ.

Военно-морская служба всегда отличалась своею трудностью, но въ періодъ времени съ 1855 по 1880 годъ, когда въ самыхъ основахъ военно-морскаго дѣла произошло такъ много коренныхъ измѣненій, слѣдовавшихъ одно за другимъ съ изумительною быстротою, затрудненія въ сформированіи опытныхъ офицеровъ и командъ весьма много увеличились и усложнились. Цѣлые вѣка существовали одни и тѣже, твердо установившіеся, переходившіе изъ поколѣнія въ поколѣніе пріемы службы на парусныхъ судахъ. Большая часть этихъ пріемовъ сохранилась и теперь; умѣнье управляться парусами входитъ и нынѣ въ морское образованіе, но рядомъ съ этимъ на всѣхъ судахъ появились сложные механизмы, постоянно измѣняющіеся и развивающіеся въ своихъ составныхъ частяхъ, требующіе бдительнаго ухода и большаго запаса знаній для дѣйствія ими. Морская практика,

постоянно усложняясь, распалась на нѣсколько частей, которыя все болѣе и болѣе требуютъ спеціалистовъ. Притомъ, для того чтобы быть настоящимъ морякомъ, недостаточно обладать обширными теоретическими познаніями, но необходимо *имѣть большую практическую опытность въ морѣ и любить море и морскую дѣятельность*. Созданіе такихъ моряковъ составляло неуклонную задачу Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала во весь отчетный періодъ времени. Лучшимъ средствомъ ея достиженія Его Высочество признавалъ возможно большее плаваніе не въ тѣсныхъ предѣлахъ Балтійскаго моря, недоступнаго для плаванія въ теченіи почти полугода за льдами и не представляющаго достаточнаго простора, а въ дальнихъ, кругосвѣтныхъ плаваніяхъ, и этотъ взглядъ удостоился полнаго одобренія Государя Императора.

Дѣйствительно, постоянное пребываніе офицеровъ въ теченіи двухъ-трехъ лѣтъ въ дальнемъ плаваніи, разнообразіе и неожиданность тѣхъ положеній, соединенныхъ съ отвѣтственностію, которыя не могутъ быть предвидѣны никакою наукою и въ которыя ихъ ставятъ обстоятельства, самыя опасности, съ которыми имъ приходится бороться, придаетъ офицерамъ неоцѣненныя для морской службы свойства: навыкъ и любовь къ морской стихіи, глубокое сознаніе чувства долга, твердость характера, отвагу, спокойствіе духа, великодушное самопожертвованіе въ минуты опасности и находчивость, какъ изъ нея выдти.

Уже пріобрѣтеніе однихъ этихъ драгоцѣнныхъ свойствъ, изъ которыхъ и слагается то, что обыкновенно называютъ «морской духъ», пріобрѣтеніе немыслимое при плаваніяхъ въ тѣсныхъ предѣлахъ внутреннихъ водъ, вполнѣ вознаграждало бы тѣ денежныя пожертвованія, которыя принуждено дѣлать государство при постоянномъ содержаніи военныхъ судовъ въ дальнихъ, кругосвѣтныхъ плаваніяхъ, но эти плаванія даютъ намъ еще въ высшей степени важныя выгоды. Эти плаванія служатъ отличною провѣркою качествъ нашихъ судовъ; изученіе водъ, портовъ и иностранныхъ флотовъ доставляетъ намъ неоцѣненныя для военно-морскаго дѣла свѣдѣнія, а встрѣчи съ судами иностранныхъ флотовъ возбуждаютъ стремленіе къ усовершенствованіямъ, питаемое благороднымъ чувствомъ національной гордости и соревнованія. Къ сожалѣнію, размѣръ денежныхъ средствъ, ежегодно ассигнуемыхъ морскому министерству, не позволялъ давать этой лучшей школѣ морскаго образованія командъ того широкаго развитія, которое было бы желательно, и кругосвѣтное плаваніе служило всетаки лишь дополненіемъ къ плаванію въ нашихъ внутреннихъ водахъ, преимущественно краткосрочнаго плаванія въ Балтійскомъ морѣ, хотя дополненіемъ весьма важнымъ и существеннымъ.

Данныя о числѣ судовъ и лицъ, находившихся въ плаваніяхъ внутреннемъ и заграничномъ.

Правильное отправленіе судовъ въ кругосвѣтное и вообще въ дальнее плаваніе начинается съ перваго же по заключеніи мира—1856 года.

Въ періодъ времени съ 1855 по 1879 годъ, не счи-

тая мелкихъ пароходовъ, исполнявшихъ разныя порученія и состоявшихъ при нашей константинопольской миссіи, въ заграничномъ плаваніи ближнемъ, дальнемъ и кругосвѣтномъ находилось 511 судовъ (*).

Въ томъ числѣ:

| | |
|---|---|
| кораблей | 8 |
| фрегатовъ | 81 |
| броненосныхъ батарей | 2 |
| башенныхъ лодокъ и мониторовъ | 9 |
| корветовъ | 125 |
| клиперовъ | 103 |
| пароходо-фрегатовъ | 31 |
| Императорскихъ яхтъ | 18 |
| парусныхъ яхтъ | 5 |
| пароходовъ | 6 |
| транспортовъ | 29 |
| винтовыхъ лодокъ | 40 |
| шкунъ | 54. |

На этихъ судахъ перебывало въ плаваніи:

| | |
|---|---|
| офицеровъ | 6,594 |
| нижнихъ чиновъ | 114,442. |

т. е. изъ числа всѣхъ находившихся въ болѣе или менѣе продолжительныхъ плаваніяхъ:

| | |
|---|---|
| офицеровъ | 20,5% |
| нижнихъ чиновъ | 29,8%. |

Въ двадцатилѣтній періодъ (**) времени, находилось

(*) Въ этой таблицѣ плаваніе судна въ каждомъ году считается за отдѣльное судно.

(**) За первое пятилѣтіе не могли быть выведены вполнѣ точныя свѣдѣнія.

во внутреннихъ плаваніяхъ, преимущественно съ цѣлію практическаго образованія:

| | |
|---|---|
| офицеровъ . . . . . | 21,897 |
| нижнихъ чиновъ. . . . . | 270,979, |

т. е. изъ числа всѣхъ находившихся въ болѣе или менѣе продолжительныхъ плаваніяхъ:

| | |
|---|---|
| офицеровъ . . . . . | 79,5% |
| нижнихъ чиновъ . . . . . | 70,2%. |

По важности того значенія, которое имѣютъ дальнія плаванія для флота, и по разнообразію тѣхъ свѣдѣній, которыя у насъ имѣются о нихъ, этому предмету посвящается особая, слѣдующая глава въ «Обзорѣ», пятая. Въ настоящей же IV главѣ изображается, какъ были организованы практическія и вообще всѣ плаванія во внутреннихъ водахъ, преимущественно въ Балтійскомъ морѣ, и въ чемъ онѣ состояли.

Практическое плаваніе судовъ въ Балтійскомъ морѣ до 1867 года.

Начало практическаго плаванія винтовыхъ судовъ балтійскаго флота во внутреннихъ водахъ, въ видѣ особой, организованной для этой цѣли, эскадры, относится къ 1858 году. Въ 1856 году послѣдній разъ былъ вооруженъ балтійскій парусный флотъ, состоявшій тогда изъ 12 кораблей, 3 фрегатовъ и 1 корвета, и онъ заключилъ свою дѣятельность перевозкой въ Кронштадтъ войскъ, оставшихся послѣ военнаго времени въ Финляндіи. Въ іюлѣ 1856 года былъ произведенъ Высочайшій смотръ, при которомъ Государь Императоръ, такъ сказать, простился со старымъ паруснымъ флотомъ и могъ видѣть возрождающійся паровой флотъ, состоявшій тогда изъ корабля «Вы-

боргъ», фрегата «Полканъ» и 75 винтовыхъ канонерскихъ лодокъ.

1857 годъ былъ годомъ переходнымъ. Сперва предполагалось вооружить для практическаго плаванія часть паруснаго флота, но потомъ, по финансовымъ обстоятельствамъ, это предположеніе было отмѣнено и вооружены единственно паровыя суда. Изъ паровыхъ кораблей были готовы только корабли «Выборгъ» и «Ретвизанъ», такъ что дѣятельность флота была весьма незначительна. Въ теченіи этихъ двухъ лѣтъ воспитанники морскихъ учебныхъ заведеній росписывались для практики на разныя суда, а учебная артиллерійская команда обучалась въ 1856 году на парусномъ фрегатѣ «Амфитрида», а въ 1857 году на кораблѣ «Прохоръ».

Въ 1858 году новый винтовой флотъ состоялъ уже изъ 5 кораблей, и съ ними Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ ходилъ въ море. Въ 1859 г. въ Финскомъ заливѣ имѣла продолжительное практическое плаваніе эскадра, состоявшая изъ 4 кораблей, корвета, пароходо-фрегата и яхты, подъ флагомъ вице-адмирала фонъ Шанца; въ 1860 году эскадра изъ 5 кораблей, одного фрегата, одного пароходо-фрегата и двухъ корветовъ, подъ флагомъ Свиты Его Величества контръ-адмирала Бутакова; въ 1861 году двѣ эскадры: одна изъ 4 кораблей, подъ флагомъ контръ-адмирала Беренса, другая изъ сорока винтовыхъ канонерскихъ лодокъ, пароходо-фрегата и двухъ легкихъ пароходовъ, подъ флагомъ Свиты Его Величества контръ-

адмирала Бутакова; общее же начальствованіе надъ обѣими эскадрами было поручено вице-адмиралу фонъ Шанцу. Въ 1862 году плавалъ отрядъ изъ 40 винтовыхъ лодокъ, двухъ пароходовъ и одного пароходо-фрегата, подъ флагомъ Свиты Его Величества контръ-адмирала Бутакова и отрядъ изъ одного парохода, трехъ парусныхъ яхтъ и пароходо-фрегата съ Ихъ Императорскими Высочествами Алексіемъ Александровичемъ и Николаемъ Константиновичемъ, подъ начальствомъ контръ-адмирала Посьета.

Все это время корабль «Прохоръ» продолжалъ служить для приготовленія орудійныхъ комендоровъ, а для практики кадетъ морскаго корпуса началъ вооружаться съ 1861 года особый отрядъ, состоявшій изъ фрегата и корвета, подъ командою директора морскаго корпуса. Подробности о плаваніи учебнаго отряда воспитанниковъ въ Балтійскомъ морѣ излагаются въ VIII главѣ второй части «Обзора».

Вообще число судовъ, вооружаемыхъ въ это время въ Балтійскомъ морѣ для транспортной службы, перевозки войскъ и грузовъ, производства описи и промѣровъ, для маячной службы и другихъ портовыхъ и мѣстныхъ надобностей, и на которыхъ морскія команды могли имѣть также нѣкоторую морскую практику, было много значительнѣе, чѣмъ въ предыдущіе годы.

Въ 1863 году натянутыя политическія обстоятельства, грозившія войною, вызвали необходимость приведенія флота на военное положеніе.

Въ Балтійскомъ морѣ, кромѣ рѣчныхъ яхтъ, транс-

портовъ и мелкихъ портовыхъ судовъ, находились въ этомъ году во внутреннемъ плаваніи шесть эскадръ или отдѣльныхъ отрядовъ. Изъ нихъ отрядъ паровыхъ судовъ, подъ флагомъ вице-адмирала Беренса, и два отряда винтовыхъ канонерскихъ лодокъ, подъ брейдъ-вымпелами кап. 1 р. Керна и Бессарабскаго, находились въ Кронштадтѣ и, по случаю усиленныхъ работъ по приведенію этого порта въ оборонительное положеніе, были постоянно заняты работами на укрѣпленіяхъ и перевозкою войскъ или грузовъ.

Зимовавшіе въ Гревзендѣ два клипера «Алмазъ» и «Жемчугъ», изъ коихъ первый долженъ былъ отправиться къ берегамъ Америки, а послѣдній въ Тихій океанъ, были вызваны обратно въ Россію для содержанія въ то время, когда остальныя боевыя суда флота были еще заперты льдомъ въ кронштадтскихъ гаваняхъ, крейсерства вдоль курляндскаго берега, съ цѣлію охраны его отъ ожидавшейся высадки польскихъ выходцевъ. Съ прибытіемъ въ началѣ весны къ курляндскимъ берегамъ эскадры кон.-адм. Ендогурова, клипера поступили въ составъ этой эскадры. Затѣмъ эскадра эта держала крейсерство вдоль берега, и извѣстная неудача, постигшая замыслы польскихъ инсургентовъ при попыткѣ привести ихъ въ исполненіе, должна конечно быть отнесена къ присутствію у угрожаемаго берега нашихъ судовъ и къ бдительному надзору, учрежденному ими въ прибрежныхъ водахъ Курляндіи.

Отрядъ у Аландскихъ шхеръ, ввѣренный кон.-адм.

Тобизену, содержалъ постоянное крейсерство въ Ботническомъ заливѣ, въ виду шхеръ и въ самыхъ шхерахъ, для наблюденія за входящими въ нихъ судами.

Отрядъ кон.-адм. Зарина, назначенный для обороны Выборга, содѣйствовалъ укрѣпленію входовъ и загражденію фарватеровъ, содержалъ сообщеніе между Выборгомъ, островами и Транзундомъ и перевозилъ сухопутныя войска.

Кромѣ этихъ отрядовъ, въ 1863 году имѣли еще плаваніе съ учебною цѣлью два небольшіе отряда: одинъ съ Ихъ Императорскими Высочествами Алексіемъ Александровичемъ и Николаемъ Константиновичемъ, подъ начальствомъ кон.-адм. Посьета, а другой съ воспитанниками морскаго корпуса, подъ командою директора корпуса.

Сверхъ того, по мысли Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, въ то время Намѣстника въ Царствѣ Польскомъ, образована была на Вислѣ флотилія изъ трехъ мелкосидящихъ пароходовъ и вооруженныхъ гребныхъ судовъ, для управленія коими отправлена въ Варшаву рота гвардейскаго экипажа, изготовившаяся и выступившая въ походъ черезъ 24 часа по полученіи приказанія.

Но плаванія въ Балтійскомъ морѣ получили особенное значеніе съ 1864 года, когда, по изготовленіи броненосныхъ судовъ, оказалось возможнымъ сформировать изъ нихъ эскадру и приступить съ одной стороны къ испытанію ихъ на дѣлѣ, а съ другой къ ознакомленію командъ съ этими новыми орудіями

войны. Съ тѣхъ поръ программа плаванія балтійской эскадры ежегодно расширялась, а когда въ 1867 году, вслѣдствіе внезапнаго и значительнаго сокращенія смѣты на нѣсколько милліоновъ, морское министерство вынуждено было на время прекратить отправленіе судовъ въ дальнія плаванія, практическія плаванія въ Балтійскомъ морѣ нѣсколько лѣтъ были почти единственною школою морскаго образованія для моряковъ нашего флота.

Съ 1864 по 1867 годъ практическая броненосная эскадра находилась подъ командою кон.-адм. Лихачева и состояла изъ слѣдующаго числа судовъ:

въ 1864 году изъ броненосныхъ: 8 мониторовъ, батареи, двухбашенной лодки; небронеиосныхъ: фрегата, корвета, клипера, 2 пароходовъ и 2 винтовыхъ лодокъ;

въ 1865 году изъ броненосныхъ: фрегата, 2 батарей, 10 мониторовъ, двухбашенной лодки; небронеиосныхъ: корвета, клипера, 3 пароходо-фрегатовъ, 2 пароходовъ и 3 канонерскихъ лодокъ.

въ 1866 году изъ броненосныхъ: фрегата, батареи, двухбашенной лодки, 4 мониторовъ; небронеиосныхъ: фрегата, клипера, 2 пароходо-фрегатовъ, парохода и винтовой лодки.

Цѣль плаванія этой эскадры, кромѣ испытанія броненосныхъ судовъ и ознакомленія съ ними командъ, была и изученіе той мѣстности, среди которой, въ случаѣ войны, могли быть призваны дѣйствовать вновь построенныя суда нашего оборонительнаго броненос-

наго флота. Съ этого времени началось усиленное изслѣдованіе острововъ и проходовъ, которые образуютъ финляндскія шхеры отъ Транзунда до Або, откуда такъ удобно держать осаждающаго Кронштадтъ непріятеля въ постоянной тревогѣ за его сообщенія и транспорты.

Въ эти годы продолжалось также плаваніе артиллерійскаго отряда для обученія комендоровъ и учебнаго отряда съ воспитанниками. Кромѣ того, въ 1864 году имѣлъ плаваніе отрядъ подъ флагомъ кон.-адм. Посьета съ Ихъ Императорскими Высочествами Алексіемъ Александровичемъ и Николаемъ Константиновичемъ, а въ 1865 году эскадра, подъ начальствомъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, состоявшая изъ 28 судовъ, въ томъ числѣ одного броненоснаго фрегата, двухъ броненосныхъ батарей и броненосныхъ лодокъ, посѣтила порты Швеціи и Даніи. Эта эскадра состояла изъ двухъ отрядовъ: морскаго и шхернаго. Первый находился подъ личнымъ начальствомъ Его Императорскаго Высочества; вторымъ командовалъ кон.-адм. Бутаковъ.

Практическое плаваніе броненосной эскадры подъ командою ген. ад. Бутакова 1

Въ 1867 году установлено во внутреннихъ водахъ очередное плаваніе всѣхъ судовъ флота. Во главѣ балтійской практической броненосной эскадры былъ поставленъ истинный морякъ и отличный знатокъ морской тактики, вице-адмиралъ Бутаковъ 1-й, который и исполнялъ обязанность главнокомандующаго флагмана до 1877 года. Составъ эскадры въ эти годы былъ слѣдующій:

Въ 1867 году, броненосные: 3 батареи, 1 фрегатъ, 1 двухбашенная лодка, 10 мониторовъ; неброненосные: 2 клипера, 2 пароходо-фрегата, 2 винтовыя лодки. Младшіе флагманы: кон.-адм. баронъ Таубе и Поповъ.

Въ 1868 году, броненосные: 1 фрегатъ, 3 батареи, 1 двухбашенная лодка, 10 мониторовъ; неброненосные: 1 клиперъ, 3 пароходо-фрегата и 3 канонерскія лодки. Младшіе флагманы: кон.-адм. Стеценко и Кернъ.

Въ 1869 году, броненосные: 1 фрегатъ, 3 батареи, 3 двухбашенныхъ лодки, 6 мониторовъ; неброненосные: 2 фрегата, 2 корвета, 2 пароходо-фрегата, 4 парусныя яхты, 1 ботикъ, 1 пароходъ и 2 канонерскія лодки. Младшіе флагманы: кон.-адм. Стеценко и Кернъ.

Въ 1870 году, броненосные: 4 фрегата, 2 батареи, 2 двухбашенныя лодки, 6 мониторовъ; неброненосные: 1 винтовой фрегатъ, 2 пароходо-фрегата, 2 винтовыя лодки, 1 пароходъ и 4 парусныя яхты. Младшіе флагманы: кон.-адм. Стеценко и Панафидинъ.

Въ 1871 году, броненосные: 6 фрегатовъ, 2 батареи, 2 двухбашенныя лодки, 6 мониторовъ; неброненосные: 2 пароходо-фрегата, 2 винтовыя лодки и 1 пароходъ. Младшіе флагманы: кон.-адм. Кернъ и Панафидинъ.

Въ 1872 году, броненосные: 4 фрегата, 1 батарея, 2 башенныя лодки, 4 монитора; неброненосные: 1 пароходо-фрегатъ, 3 парохода и 1 винтовая лодка.

Младшіе флагманы: кон.-адм. Панафидинъ и Брюммеръ.

Въ 1873 году, броненосные: 4 фрегата, 1 батарея, 2 двухбашенныя лодки, 6 мониторовъ, 1 пароходо-фрегатъ; небронеиосные: 1 винтовая лодка, 4 парохода. Младшіе флагманы: контръ-адмиралъ Пузино и Эрдманъ.

Въ 1874 году, броненосные: 2 фрегата, 2 батареи. 1 двухбашенная лодка, 6 мониторовъ; небронеиосные: 2 пароходо-фрегата и 4 парохода. Младшіе флагманы: кон.-адм. Стеценко и Панафидинъ.

Въ 1875 году, броненосные: 3 фрегата, 1 батарея, 2 двухбашенныя лодки, 6 мониторовъ; небронеиосные: 1 клиперъ, 1 пароходо-фрегатъ и 4 парохода. Младшіе флагманы: кон.-адм. Эрдманъ и баронъ Гейкингъ.

Въ 1876 году, броненосные: 3 фрегата, 1 батарея, 1 двухбашенная лодка, 6 мониторовъ; небронеиосные: 1 пароходо-фрегатъ, 1 винтовая лодка и 4 парохода. Младшіе флагманы: кон.-адм. Панафидинъ и Кроунъ.

Въ этотъ періодъ времени, программа занятій и упражненій для практическаго обученія командъ на судахъ броненосной эскадры окончательно выработалась, согласно указаніямъ продолжительнаго опыта, и съ каждымъ годомъ пріобрѣтала большее значеніе и интересъ. Транзундскій рейдъ, представляющій очень большія удобства по своему положенію, сдѣлался сборнымъ пунктомъ для эскадры. Практическія занятія броненосной эскадры имѣли цѣлію совершенствованіе всѣхъ отдѣловъ службы и матеріальной части

нашего броненоснаго флота, совершенствованіе при новости плаванія броненосныхъ судовъ недостижимое иначе, какъ медленнымъ путемъ собственнаго опыта. Программа занятій эскадры заключала въ себѣ слѣдующее: работы съ рангоутомъ и парусами, подъемъ и спускъ гребныхъ судовъ, управленіе шлюпками подъ парусами и на веслахъ, стрѣльба изъ орудій, эволюціи, таранныя маневрированія, крейсерство и десантныя ученья.

Въ началѣ каждой кампаніи обращалось исключительное вниманіе на приведеніе внутренняго судоваго порядка въ надлежащій видъ и на отдѣльное обученіе командъ. Общія ученья судовъ, по поставкѣ и уборкѣ парусовъ и по спуску и подъему рангоута, начались съ самыхъ простыхъ работъ, которыя въ первое время кампаніи ограничивались только спускомъ и подъемомъ брамъ-рей, отдачею парусовъ для просушки и крѣпленіемъ ихъ послѣ просушки. Постепенное совершенствованіе въ этихъ работахъ, такъ много развивающихъ морскія команды, дѣлалось очевиднымъ въ концѣ кампаніи, при производствѣ болѣе сложныхъ работъ, какъ подъемъ гребныхъ судовъ въ ростры и одновременно спускъ брамъ-рей, брамъ-стенгъ и нижнихъ рей, а также постановка и уборка всѣхъ парусовъ. Съ башенныхъ судовъ и мониторовъ, неимѣющихъ рангоута, команды поочередно посылались для обученія лазанью по вантамъ на большія суда съ рангоутомъ, гдѣ люди перебѣгали черезъ салингъ.

Было бы излишне исчислять здѣсь подробности занятій эскадры, которыя производились въ строгомъ

систематическомъ порядкѣ, согласно особому росписанію, данному главноначальствующимъ флагманомъ; но нельзя не остановиться на нѣкоторыхъ пріемахъ, весьма любопытныхъ въ примѣненіи къ броненосной эскадрѣ.

Посреди эскадры ежедневно производилось крейсерство мониторовъ и броненосныхъ батарей. Для этого, суда на якорѣ, поставленныя на дистанціи въ 100 и 170 саженяхъ другъ отъ друга, составляли изъ себя квадратъ, и броненосцы—батареи и мониторы—должны были входить въ этотъ квадратъ и выходить изъ него, огибая стоящія на якорѣ суда одно съ наружной, а смежное съ нимъ—съ внутренней стороны диспозиціи; крайнія же, угловыя суда диспозиціи—обходить кругомъ. Для извлеченія большей пользы изъ этихъ эволюцій принято за правило не пропускать ни одного промежутка между судами; при этомъ дозволялось обходному судну дѣлать циркуляціи по своему усмотрѣнію, давать, если нужно, задній ходъ, но непремѣнно идти въ каждый очередной промежутокъ и при томъ съ той стороны, откуда по очереди приходится. Результатомъ этихъ упражненій было то, что тѣ самыя суда, съ которыми плавать и управляться въ тѣснотѣ считалось крайне рискованнымъ, плавали потомъ совершенно безопасно посреди эскадры.

Другой видъ практики—пріученіе къ управленію судномъ, чтобы умѣть наносить непріятелю удары тараномъ и уклоняться отъ непріятельскаго удара, было весьма затрудняемо пріисканіемъ для защиты употреблявшихся для этого канонерскихъ лодокъ

такихъ приспособленій, которыя могли бы предохранить судно отъ поврежденій во время практическихъ упражненій. Сперва было испробовано защищать суда при помощи системы бревенъ, скрѣпленныхъ найтовами съ судномъ и между собою. При этомъ вокругъ судна обносился въ видѣ кранца толстый пеньковый канатъ, и носъ, кромѣ бревенъ, обкладывался еще мѣшками съ щепою. Не смотря на малый ходъ, который придавался судамъ, не смотря на то, что ударъ производился по возможности осторожно, приспособленіе изъ бревенъ рѣшительно не выдерживало: бревна ломались, канаты и мѣшки съ щепою перебивались, почти не задерживая движенія броненосца. Поэтому пришлось устроить особое сосновое прикрытіе изъ нѣсколькихъ массивныхъ штукъ, скрѣпленныхъ болтами и желѣзными полосами. Изощряя глазъ и пріучая офицеровъ къ быстрымъ соображеніямъ и самообладанію, эти упражненія, еще не введенныя тогда ни въ одномъ изъ иностранныхъ флотовъ, были въ высшей степени полезны и увлекательны. Для того, чтобы одержать верхъ на такомъ поединкѣ, необходимо умѣть сохранять полное спокойствіе и власть надъ собою; малѣйшая нерѣшительность или замѣшательство могутъ повести къ конечному пораженію. Не смотря на высшую степень возбужденія, необходимо хладнокровно расчитывать каждый свой шагъ, зорко слѣдить за малѣйшимъ движеніемъ противника и мгновенно пользоваться самыми незначительными его ошибками. Всѣ командиры судовъ упражнялись по очереди въ управленіи этими лодками-таранами.

Артиллерійское ученье производилось на эскадрѣ ежедневно и при этомъ начальникъ эскадры не удовольствовался только достиженіемъ мѣткости въ стрѣльбѣ съ судовъ въ щиты, но счелъ необходимымъ, чтобы команды въ то же время пріучались равнодушно слышать свистъ летающихъ надъ ними ядеръ и не обращать на нихъ вниманія. Съ этою цѣлью онъ предписалъ посылать по очереди на одинъ часъ по гребному судну съ командою и офицерами на каждый изъ двухъ буйковъ, поставленныхъ по обѣ стороны ближайшаго къ эскадрѣ щита въ недалекомъ отъ него разстояніи, и этою мѣрою достигъ дѣйствительныхъ результатовъ. Нѣсколько времени спустя явились охотники кататься на шлюпкахъ уже не кругомъ буйка, находящагося въ 50 саженяхъ разстоянія отъ щита, а вплоть у линіи летящихъ ядеръ, а затѣмъ начались прогулки катеровъ подъ веслами или парусами и поперегъ огня подъ самыми ядрами, перелетавшими надъ ними.

Упражненія въ стрѣльбѣ изъ орудій производились по возможности при выполненіи условій настоящаго боя. Стрѣльба весьма часто производилась на ходу въ постоянные или движущіеся щиты и притомъ безъ буйковъ или заранѣе вымѣренныхъ разстояній, но при одной лишь помощи угломѣрныхъ инструментовъ. Между прочимъ, два монитора выходили на взморье, имѣя каждый на буксирѣ по щиту и на ходу стрѣляли въ буксируемые щиты. Послѣдній видъ практической стрѣльбы наиболѣе отвѣчаетъ условіямъ дѣйствительнаго боя.

Не одно только совершенствованіе, такъ сказать, механической части управленія судами было поставлено адмираломъ своею задачею. Образованіе истинно морскаго духа въ офицерахъ и командахъ вмѣсто, по его выраженію, «мертвой обрядности морскаго дѣла», составляло конечную его цѣль.

Высказавъ въ одномъ изъ своихъ приказовъ по эскадрѣ основную мысль, что «попасться въ бѣду всегда легко, а въ морской службѣ въ особенности, выпутаться же изъ бѣды трудно, если не сохранить надъ собою полной власти въ тяжелыхъ обстоятельствахъ», вице-адмиралъ Бутаковъ никогда не оставлялъ безъ ободренія случаевъ, когда командиры выказывали въ опасностяхъ полное присутствіе духа. Дѣйствительно, хладнокровный расчетъ, съ которымъ командиръ батареи «Первенецъ» поставилъ ее въ илъ, чтобы посредствомъ его заткнуть пробоину, пропускавшую струю воды въ квадратный футъ величиною, и затѣмъ присоединился съ этою батареею къ эскадрѣ, а не пошелъ въ кронштадтскіе доки для исправленія, заслуживали полной похвалы. Подобный же примѣръ представилъ и мониторъ «Лава», у котораго отпала одна лопасть винта, и онъ продолжалъ плавать все время съ эскадрою при трехъ лопастяхъ, какъ будто они всѣ четыре были у него на мѣстѣ. Адмиралъ въ своемъ приказѣ замѣтилъ, что въ военное время это значило бы получить подкрѣпленіе вмѣсто ослабленія силъ. Катаніе на шлюпкахъ подъ парусами, съ рулями и безъ рулей, при строгомъ над-

зорѣ со стороны начальника эскадры за соблюденіемъ всѣхъ правилъ морскаго искусства, также много способствовало сообщенію офицерамъ того морскаго навыка и привычки къ самостоятельному дѣйствію и находчивости, которыя составляютъ необходимую принадлежность истинно морскаго образованія. Подобныя состязанія заключаютъ въ себѣ увлекательную сторону морскаго дѣла, которая много ослаблена введеніемъ пара и брони.

Въ 1868 году морская наука обогатилась капитальнымъ трудомъ: издана, составленная особою коммисіею, подъ руководствомъ начальника броненосной эскадры вице-адм. Бутакова, «Часть эволюціонная свода военныхъ морскихъ сигналовъ».

Со введеніемъ пароваго двигателя на военныхъ судахъ, прежнія эволюціи эскадръ, разработанныя въ теченіи полутора вѣка въ полную стройную систему, сдѣлались разомъ совершенно несостоятельными. Новыя средства двигаться вызвали новыя условія о перестроеніи и потребовали совершенно другихъ пріемовъ. Еще въ 1854 году вице-адм. Бутаковъ, бывши тогда капитаномъ 1-го ранга, по порученію адмирала Корнилова, пытался составить краткія эволюціи для отряда колесныхъ пароходовъ черноморскаго флота, но исполнилъ эту задачу, какъ онъ самъ выразился, «столь же неполнымъ и произвольнымъ образомъ», какъ и другіе, бравшіеся за этотъ трудъ до 1860 года. Впослѣдствіи, однакожъ, онъ напалъ на простую въ основаніи, но важную по послѣдствіямъ идею: принять

за основаніе пароходныхъ эволюцій геометрическія линіи—кругъ для заворота судна и касательную къ нему прямую для курса. Къ этому имъ присоединено еще условіе, чтобы всѣ паровыя суда данной эскадры, не смотря на разность своихъ элементовъ, описывали равные круги, измѣняя для того уголъ положенія руля. Составленное вице-адм. Бутаковымъ на этихъ началахъ сочиненіе, подъ заглавіемъ «Новыя основанія пароходной тактики», было издано по распоряженію морскаго министерства въ 1863 году и обратило на себя большое вниманіе со стороны спеціалистовъ всѣхъ странъ. Французское морское министерство поспѣшило издать переводъ этого сочиненія нашего адмирала, а затѣмъ оно переведено на иностранные языки и другихъ главныхъ морскихъ державъ. Въ 1868 году эти начала получили дальнѣйшее примѣненіе въ вышеупомянутой эволюціонной книгѣ, на основаніи данныхъ, извлеченныхъ изъ опыта предыдущихъ нашихъ эскадренныхъ плаваній. Книга эта состоитъ изъ общихъ эволюціонныхъ наставленій и девяти отдѣловъ по главнымъ строямъ новой тактики.

Эволюціонная книга была примѣнена къ упражненіямъ нашей эскадры въ кампанію 1868 года. Такъ какъ правильность эволюцій, какъ сказано выше, зависитъ отъ того, чтобы всѣ суда описывали одинаковый кругъ, то прежде всего была опредѣлена изъ опытовъ для каждаго судна длина радіуса круга, который оно описываетъ при поворотѣ, и изъ этихъ радіусовъ былъ выведенъ средній общій или эскад-

ренный эволюціонный радіусъ въ 100 саженъ при среднемъ ходѣ въ 6 узловъ. Во время эволюціи, каждое судно приводило длину своего радіуса къ означенной мѣрѣ, уменьшая для того уголъ руля. Эволюціи, произведенныя въ концѣ кампаніи того же года въ присутствіи Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, удались какъ нельзя лучше. Эскадра нѣсколько разъ перестраивалась изъ одного строя въ другой и все это исполнила съ замѣчательною правильностію и соблюденіемъ той сомкнутости судовъ въ строю, которая составляетъ главное условіе успѣшнаго дѣйствія каждой эскадры.

Съ 1870 года начались упражненія съ минами, но, вслѣдствіе чрезвычайно быстраго развитія, которое получила эта часть, для нея потребовалось сформированіе особаго миннаго отряда. Введеніе во всеобщее употребленіе минъ вызвало необходимость разработать на судахъ и практическіе пріемы къ противодѣйствію этому оружію. Съ этою цѣлію производились съ 1875 года на судахъ практической броненосной эскадры примѣрныя атаки минными шлюпками. Послѣднія посылались въ атаку на броненосцевъ, которые, съ помощью электрическаго освѣщенія, должны были открывать противника, при чемъ было принято за правило, что та шлюпка, которая не прослѣжена электрическимъ лучемъ до подхода къ борту атакуемаго, считалась побѣдившею и на оборотъ. Защищающимся отъ минъ судамъ, кромѣ объѣздныхъ шлюпокъ, предоставлялось окружать себя разнаго рода заграждениями.

На десантныя ученья постоянно обращалось самое серьезное вниманіе на броненосной эскадрѣ. Эти ученья производились или съ каждаго судна отдѣльно или одновременно со всѣхъ судовъ эскадры, при чемъ шлюпки съ десантомъ сначала занимались эволюціями, а потомъ десантъ вмѣстѣ съ артиллеріею высаживался на берегъ. Въ 1873 году, при смотрѣ въ Транзундѣ, Государь Императоръ соизволилъ указать, чтобы въ отношеніи дѣйствія десанта на берегу морское вѣдомство приняло для ротнаго ученья уставъ строевой службы сухопутныхъ войскъ. Указаніе это приведено въ исполненіе, и 25 марта 1874 года Высочайше утверждены новые уставы береговой службы для флота.

Кромѣ того, броненосная эскадра ежегодно совершала плаваніе вдоль береговъ Финскаго залива и въ Балтійскомъ морѣ. Для этихъ плаваній эскадра раздѣлялась на два отряда, изъ которыхъ одинъ, состоящій изъ бортовыхъ мореходныхъ судовъ, высылался для крейсерства подъ парусами и парами въ Балтійское море, а другой, состоящій изъ башенныхъ фрегатовъ и мониторовъ, плавалъ вдоль береговъ Финскаго и Рижскаго заливовъ, заходя на пути въ наши порта. Во время этихъ плаваній производились практическія ученья по всѣмъ частямъ боеваго приготовленія командъ, а также обращалось большое вниманіе на морскія эволюціи, въ которыхъ упражнялись каждое лѣто по системѣ, подробно изложенной въ вышеномянутомъ сочиненіи генералъ-адъютанта Бутакова, «Новыя основанія пароходной тактики».

Значительное число судовъ, ежегодно собирающихся на Транзундскомъ рейдѣ, вызвало необходимость имѣть при эскадрѣ нѣкоторыя вспомогательныя плавучія средства. Такимъ образомъ, при эскадрѣ сформировалась плавучая мастерская, подъ которую приспособленъ пароходъ «Владиміръ», и находилась плавучая баня. Въ просторной кормовой каютѣ на пароходѣ «Ильмень» открыта была эскадренная читальная зала. Въ ней собраны для желающихъ заниматься модели различныхъ нашихъ и иностранныхъ броненосныхъ судовъ, всѣ чертежи и брошюры, въ разное время изданныя для броненосной эскадры, «Морской Сборникъ» за все время его существованія, собраніе морскихъ картъ и нѣкоторые технические журналы.

Вслѣдствіе вышеуказаныхъ мѣръ, наша балтійская эскадра получила значеніе отличной морской школы, какую только можно имѣть не въ отдаленныхъ плаваніяхъ въ океанахъ, но въ тѣсныхъ предѣлахъ внутренняго моря. Иностранные офицеры, посѣщавшіе почти каждое лѣто нашу броненосную эскадру, съ величайшимъ интересомъ слѣдили за пріемами обученія нашихъ командъ, а иностранная печать указывала на эти пріемы, какъ на предметъ достойный подражанія.

Посѣщеніе Государемъ Императоромъ Транзундскаго рейда въ 1869 и 1873 годахъ.

Мѣстомъ для ежегодныхъ Высочайшихъ смотровъ балтійскаго броненоснаго флота служитъ обыкновенно Кронштадтскій рейдъ; но два раза, въ 1869 и 1873 годахъ, Государь Императоръ удостоилъ своимъ посѣщеніемъ Транзундскій рейдъ.

Особенно памятно для флота первое изъ этихъ Вы-

сочайшихъ посѣщеній, въ которое Его Императорское Величество впервые во всей подробности познакомился съ результатами хода морскаго образованія этой нашей практической школы броненоснаго флота, и словами Своего милостиваго одобренія такъ много поднялъ духъ флота для дальнѣйшей трудной работы на новомъ еще поприщѣ плаванія броненосныхъ судовъ.

Воспоминаніе объ этомъ посѣщеніи, которое по всей справедливости можетъ быть названо Транзундскимъ мирнымъ торжествомъ флота, глубоко сохраняется въ памяти всѣхъ его очевидцевъ.

Въ 1869 году Государь Императоръ провелъ на Транзундскомъ рейдѣ дни 2 и 3 іюля. Въ 8 ч. утра, 2 іюля, броненосный флотъ встрѣтилъ Его нѣсколько впереди острова Равица, выстроенный въ двѣ колонны, подъ парами, и направился къ Транзунду, сопровождая яхту «Штандартъ», на которой находился Его Величество. Смотръ начался разстрѣливаніемъ броненосными судами стараго, окончившаго свою службу, клипера «Джигитъ» .Суда, производившія пальбу, выпускали лишь по одному выстрѣлу изъ каждаго орудія, нѣкоторыя изъ нихъ, въ особенности мониторы, съ весьма значительныхъ разстояній, но, не смотря на то, что клиперъ былъ пустой,а потому, для потопленія его, недостаточно было сдѣлать нѣсколько подводныхъ пробоинъ, а надлежало, такъ сказать, разорвать его на клочки, онъ былъ потопленъ такъ, что лодкѣ «Чародѣйкѣ», шедшей на стрѣльбу послѣднею, пришлось выпустить

свои снаряды лишь по кругамъ, образовавшимся на поверхности воды отъ утонувшаго клипера. Далѣе произведены были весьма удачно: таранение стараго брига «Филоктетъ» броненосною батареею «Не-тронь-меня», взрывъ такого же стараго клипера «Наѣздникъ» откидными минами и, наконецъ, эволюции трехъ броненосцовъ: «Первенецъ», «Кремль» и «Единорогъ», представившія много интересныхъ моментовъ. Всѣ три броненосца имѣли цѣлью нанести другъ другу удары. Были мгновенія, что столкновеніе казалось неизбѣжнымъ, но суда весьма искусно ускользали другъ отъ друга, даже не коснувшись бортами. Катанье подъ парусами 60-ти гребныхъ судовъ, слетавшихся подъ корму «Штандарта» со всѣхъ сторонъ, представило самую оживленную и увлекательную картину. Первый день смотра окончился десантомъ на островъ Менсари. На слѣдующій день утромъ производились опыты надъ подводною лодкою; затѣмъ Государь Императоръ посѣтилъ фрегатъ «Петропавловскъ», корветъ «Варягъ», мониторъ «Лава», батарею «Не-тронь-меня», пароходъ «Владиміръ», на которомъ находилась плавучая мастерская броненоснаго флота, и фрегатъ съ воспитанниками морскаго училища «Громобой». На фрегатѣ «Петропавловскъ» и батареѣ «Не-тронь-меня» Онъ приказалъ пробить тревогу; на фрегатѣ «Громобой» сдѣлалъ парусное ученье воспитанникамъ, и въ то же время приказалъ ставить паруса на «Пилякъ», а тендеру «Кадетъ» сняться съ якоря. Его Величество относился съ живымъ интересомъ ко всему

видѣнному какъ въ первый, такъ и во второй день смотра, вникалъ въ подробности хода морскаго образованія командъ и всей морской обстановки броненосной эскадры, и неоднократно изъявлялъ Свое удовольствіе. Въ послѣдній день смотра, Государь Императоръ потребовалъ всѣхъ флагмановъ и командировъ судовъ на фрегатъ «Петропавловскъ» и обратился къ нимъ съ слѣдующими знаменательными словами: «Я васъ позвалъ, господа, сюда для того, чтобы «еще разъ васъ видѣть и искренно поблагодарить за то «удовольствіе, которое вы Мнѣ доставили, во время «Моего кратковременнаго пребыванія между вами. Со«жалѣю очень, что не могу пробыть между вами болѣе. «Благодарю васъ за тѣ успѣхи, которые вы сдѣлали до «сихъ поръ. Я хочу сказать вамъ, чтобы вы не думали, «что вы уже достигли совершенства, но Я надѣюсь, «что вы постараетесь достигнуть совершенства по «всѣмъ частямъ вашей многотрудной и разнообразной «службы, и въ случаѣ надобности поддержите честь «русскаго флага, какъ это уже случалось нѣсколько «разъ. Еще разъ благодарю васъ, господа. Передайте «Мое спасибо офицерамъ и командѣ». Затѣмъ Государь Императоръ тутъ же пожаловалъ начальника эскадры вице-адмирала Бутакова Своимъ генералъ-адъютантомъ, и, снявъ аксельбантъ съ Великаго Князя Алексія Александровича, собственноручно надѣлъ его на новаго генералъ-адъютанта; также соизволилъ выразить Свою благодарность свиты Его Вел. контръ-адм. Лихачеву «за начало», какъ выра-

зился Его Величество, «которое ты сдѣлалъ для броненосной эскадры». Затѣмъ, при окончаніи завтрака, предъ уходомъ съ Транзундскаго рейда, Его Величество еще разъ осчастливилъ флотъ милостивымъ словомъ. Наполнивъ бокалъ, Онъ провозгласилъ тостъ словами: «за здоровье Моего славнаго флота».

Высочайшій смотръ 1873 года, въ которомъ большее развитіе было дано минному дѣлу, сопровождался также многократными одобреніями Его Императорскаго Величества, а за обѣдомъ, на который удостоились приглашенія всѣ флагманы и командиры судовъ, Его Величество произнесъ слѣдующія милостивыя слова: «пью за процвѣтаніе и благоденствіе «нашего флота и благодарю за службу и труды, успѣхи «которыхъ Я видѣлъ съ такимъ удовольствіемъ сего- «дня въ Транзундѣ. За здоровье здѣсь собранныхъ «представителей этого флота,—Ура».

Практическое плаваніе судовъ въ Балтійскомъ морѣ съ 1877 года.

Важныя политическія обстоятельства 1877 года измѣнили на нѣкоторое время существовавшую организацію внутреннихъ плаваній броненосной эскадры.

Въ 1877 году главное начальство надъ флотомъ принялъ на себя Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, имѣя начальникомъ штаба генералъ-адъютанта Попова. Въ плаваніи находились:

1) эскадра, состоявшая подъ непосредственнымъ начальствомъ Его Высочества, въ составъ которой входили: 1 броненосный корабль, 6 броненосныхъ фрегатовъ, 3 пароходо-фрегата и 1 пароходъ; начальниками отрядовъ въ эскадрѣ были: кон.-адм. Федоров-

скій и Брюммеръ. Эскадра эта первоначально предназначалась для посылки въ плаваніе въ Средиземное море, но по измѣнившимся обстоятельствамъ осталась во внутреннемъ плаваніи,

и 2) отрядъ судовъ, подъ начальствомъ генералъ-адъютанта Бутакова, состоявшій изъ 2 броненосныхъ батарей, 1 двухбашенной лодки, 6 мониторовъ и 3 винтовыхъ лодокъ.

Въ 1878 году, на случай возможнаго разрыва съ Англіею, были вооружены слѣдующія суда:

1) Эскадра подъ флагомъ начальника морской и береговой обороны Кронштадта, генералъ-адъютанта Козакевича; начальникъ штаба кон.-адм. Федоровскій. Эскадра раздѣлялась на два отряда: первый,—на большомъ рейдѣ, подъ начальствомъ кон.-адм. Брюммера, — состоялъ изъ 1 броненоснаго корабля, 3 броненосныхъ фрегатовъ, 2 броненосныхъ батарей, 2 пароходо-фрегатовъ, 1 корвета и 4 канонерскихъ лодокъ; второй,—на сѣверномъ рейдѣ, подъ начальствомъ кон.-адм. Кремера,—изъ 1 двухбашенной лодки, 9 мониторовъ, 1 пароходо-фрегата и 2 пароходовъ.

2) Эскадра подъ начальствомъ генералъ-адъютанта Бутакова, для обороны г. Свеаборга. Она состояла изъ 2 броненосныхъ фрегатовъ, 2 пароходо-фрегатовъ и 1 парохода; начальникъ штаба кон.-адм. Кроунъ.

Начальникомъ морской обороны въ Финдляндскихъ шхерахъ въ 1878 году былъ назначенъ вице-адм. Стеценко; отрядъ его состоялъ изъ парохода и трехъ канонерскихъ лодокъ. Помощниками его были: по вос-

точную сторону Свеаборга—Свиты Его Величества кон.-адм. Шмидтъ, имѣвшій подъ командою пароходъ и три миноноски; по западную сторону Свеаборга—кон.-адм. Пузино, имѣвшій подъ командою пароходъ, 6 миноносокъ и 1 паровой барказъ. Затѣмъ, въ продолженіи кампаніи, подъ наблюденіемъ кон.-адм. Пузино испытывались вновь построенныя миноноски, которыя имѣли плаваніе по р. Невѣ и до Кронштадта.

Ночные маневры 1879 года практической броненосной эскадры и отряда миноносокъ.

На кампанію 1879 года была вооружена практическая эскадра, подъ начальствомъ кон.-адм. Брюммера, младшій флагманъ кон.-адм. Кроунъ, и миноносные отряды подъ командою: кон.-адм. Пузино и Свиты Его Величества кон.-адм. Шмидта.

Практическую эскадру составляли: 1 броненосный корабль, 3 броненосные фрегата, 1 броненосная батарея, 1 двухбашенная лодка, 5 мониторовъ и 1 пароходо-фрегатъ. Въ первомъ миноносномъ отрядѣ, подъ командою кон.-адм. Пузино, находились: пароходъ, 10 миноносокъ первой и 10 миноносокъ второй смѣны. Во второмъ миноносномъ отрядѣ, подъ командою Свиты Его Величества кон.-адм. Шмидта, состояли: пароходъ, 10 миноносокъ первой и 10 миноносокъ второй смѣны; кромѣ того къ этому отряду былъ приписанъ отрядъ изъ 12 миноносокъ гвардейскаго экипажа, также подраздѣленныхъ на двѣ смѣны, по 6 въ каждой.

Въ виду того важнаго значенія, какое должны получить миноноски въ случаѣ военныхъ дѣйствій, а также для всесторонняго ознакомленія съ управленіемъ

ими и съ дѣйствіемъ минами и минными приспособленіями на этихъ судахъ, какія могутъ представиться во время боя, въ кампанію 1879 года было признано необходимымъ связать дѣятельность практической броненосной эскадры съ дѣятельностью миноносныхъ отрядовъ, произведя между ними послѣдовательный рядъ маневровъ.

По программѣ, составленной для этой цѣли, всѣ суда начали кампанію одновременно и, въ теченіи первыхъ четырехъ недѣль плаванія, занимались самостоятельно своимъ дѣломъ: суда практической эскадры ходили въ отдѣльное плаваніе для обученія машинной команды, занимались пальбою въ цѣль изъ орудій, а мониторы, сверхъ того, ходили въ шхеры, для изученія входовъ и выходовъ. Миноносные отряды практиковались въ это время въ управленіи машинами и въ минныхъ упражненіяхъ, а также обходили рейды и бухты въ финляндскихъ шхерахъ.

Въ концѣ четвертой недѣли плаванія, практическая эскадра собралась въ полномъ составѣ на Свеаборгскомъ рейдѣ и къ ней присоединился отрядъ изъ 6 миноносокъ первой смѣны гвардейскаго экипажа; миноносные же отряды кон.-адм. Пузино и Шмидта расположились въ шхерахъ близъ Свеаборга, первый—по восточную, а второй—по западную его сторону. Начавшіеся затѣмъ маневры оказались весьма поучительными и представили много интересныхъ данныхъ для веденія миноносной войны. Для этого броненосныя суда были поставлены на якорѣ и миноноски дѣлали

на нихъ нападенія. Хотя мѣстность свеаборгскаго рейда была чрезвычайно выгодна для освѣщенія съ судовъ эскадры всѣхъ подступовъ къ ней, но электрическій свѣтъ невсегда давалъ возможность прослѣдить нападающія миноноски. Мерцаніе свѣта и освѣщеніе не всей мѣстности, а только небольшаго сектора, составляютъ главные недостатки электрическаго свѣта. Освѣщая одну или двѣ миноноски, находящіяся въ секторѣ, онъ ставитъ остальныя еще въ большую тѣнь и даетъ имъ возможность дѣйствовать свободно. Притомъ электрическіе фонари, давая обороняющемуся судну выгоду освѣщенія мѣстности, имѣютъ и свою невыгоду въ томъ, что указываютъ безошибочно мѣста этихъ обороняющихся судовъ. Въ темныя ночи, въ какія и происходили свеаборгскіе ночные маневры, даже въ разстояніи трехъ кабельтововъ трудно было различить броненосца, стоящаго на якорѣ; свѣтъ же электрическаго фонаря прямо указывалъ направленіе для нападающихъ. Маневры, по мнѣнію кон.-адм. Пузино, осязательно доказали участвующимъ всю невыгоду приближенія къ непріятелю въ строѣ кильватера, и напротивъ, — преимущество для нападенія развернутымъ строемъ, при чемъ и электричеству труднѣе освѣтить атакующія миноноски и огонь картечницъ болѣе даетъ промаховъ по цѣлямъ не глубокимъ, не протягивающимся по направленію выстрѣловъ.

Для миноносокъ выходъ изъ узкостей шхеръ на позицію, въ темнотѣ и безъ лоцмановъ, составлялъ уже довольно трудный маневръ, но кромѣ того задачею

свеаборгскихъ ночныхъ маневровъ ставилось еще возможно близкое прорѣзываніе полнымъ ходомъ по борту того броненосца, атаковать который было назначено извѣстной группѣ миноносокъ. Въ темнотѣ, при ослѣпительномъ блескѣ электрическихъ фонарей, такое прорѣзываніе по борту представляло значительныя опасности, тѣмъ болѣе, что броненосные фрегаты окружены были паровыми шлюпками и, для избѣжанія столкновенія съ ними, со стороны управлявшихъ миноносками, требовалась большая рѣшительность дѣйствій. Не смотря, однакоже, на всѣ внѣшнія трудности ночныхъ атакъ, всѣ онѣ произведены вполнѣ благополучно, никакихъ несчастій и даже никакихъ поломокъ не случилось; проходили же нѣкоторыя миноноски возлѣ судовъ эскадры на столько близко, что бросали на палубы броненосцевъ руками мячики.

Въ концѣ маневровъ миноносные отряды были расположены въ шхерахъ, въ мѣстахъ неизвѣстныхъ практической эскадрѣ, для того, чтобы производить нападенія на ходу на суда эскадры, во время ихъ крейсерства въ сѣверной части Финскаго залива.

Артиллерійскій отрядъ Балтійскаго моря.

На приготовленіе свѣдущихъ комендоровъ обращалось въ балтійскомъ флотѣ во весь отчетный періодъ самое серьезное вниманіе. Обученіе это производилось сперва на артиллерійскомъ кораблѣ «Прохоръ», который потомъ былъ замѣненъ кораблемъ «Гангудъ». Но въ 1869 году, вслѣдствіе весьма значительной убыли старо-служащихъ, за выбытіемъ въ безсрочный отпускъ, въ нашихъ командахъ оказался недочетъ въ

комендорахъ и артиллерійскихъ унтеръ-офицерахъ въ 800 человѣкъ. Обучить вновь такое значительное число этихъ спеціалистовъ на одномъ артиллерійскомъ кораблѣ, какъ дѣлалось до этого времени, оказалось невозможнымъ, а потому организованъ былъ для обученія ихъ особый артиллерійскій отрядъ изъ судовъ всѣхъ типовъ, входящихъ въ составъ нашего флота. Такимъ образомъ, отрядъ образовался: изъ двухбашенной лодки «Русалка», представляющей типъ нашихъ башенныхъ судовъ системы Кольза, однобашеннаго монитора «Лава», какъ представителя типа судовъ съ башнями Эриксона, броненосной батареи «Кремль», представляющей типъ батарейныхъ судовъ, имѣющихъ закрытыя батареи, и винтовой лодки «Забіяка», представляющей батарейныя суда съ одною открытою батареею. Суда эти были вооружены орудіями новой системы и того спеціальнаго калибра, который присвоенъ каждому рангу. Занятія на судахъ артиллерійскаго отряда состояли, согласно установленному правилу, изъ обученія артиллерійскому, лабораторному, а сперва и минному дѣлу. Отрядъ въ этомъ составѣ ежегодно назначался въ кампанію на четыре мѣсяца и отправлялся для своихъ занятій въ Ревель.

Минный отрядъ Балтійскаго моря.

Не далѣе какъ въ 1869 году спеціалисты, занимавшіеся минною частію, имѣя въ виду, что люди, какъ показалъ опытъ, весьма скоро пріобрѣтаютъ тѣ познанія и практическіе пріемы, которые необходимы для дѣйствія готовыми минами и ихъ принадлежностями, высказывали убѣжденіе, что въ учрежденіи особой мин-

ной школы не настоитъ надобности и что подготовленіе минеровъ можетъ съ успѣхомъ быть ведено при учебно-артиллерійскоі командѣ. Съ этою цѣлію начальнику учебно-артиллерійскоі команды были даны программа и руководства, по которымъ должны были обучаться минёры, и предоставлены всѣ необходимыя средства для успѣшнаго веденія этого дѣла. Кромѣ того, для упражненія офицеровъ и командъ съ минами и для испытанія различныхъ системъ минъ, какъ нашихъ, такъ и иностранныхъ, назначенъ былъ въ составъ броненосной эскадры броненосный фрегатъ «Адмиралъ Лазаревъ».

Быстрое умноженіе видовъ минъ и чрезвычайное усложненіе ихъ конструкціи дѣлали невозможнымъ обученіе людей этому искуству въ связи съ занятіями артиллеріей, поэтому въ слѣдующемъ же году изученіе минаго дѣла необходимо было организовать на болѣе прочныхъ основаніяхъ, и для минныхъ упражненій образовать особый отрядъ. Минный отрядъ началъ посылаться въ море съ 1874 года и въ первый годъ плаванія состоялъ: изъ броненоснаго фрегата «Адмиралъ Лазаревъ», одного корвета, одного клипера и одноі винтовоі лодки. Съ тѣхъ поръ отрядъ высылался въ море каждый годъ и въ 1879 году заключалъ въ себѣ: броненосный фрегатъ «Адмиралъ Лазаревъ», двухбашенную лодку «Чародѣйка», клиперъ «Жемчугъ», миноносецъ «Взрывъ», винтовую лодку «Опытъ» и 8 миноносокъ. Въ минномъ дѣлѣ отрядъ этотъ имѣетъ тоже значеніе, какъ учебный артиллерійскій отрядъ

въ дѣлѣ практической артиллеріи. Кромѣ подготовленія минныхъ офицеровъ и матросовъ, на немъ испытывались и совершенствовались всѣ предлагавшіяся по минной части нововведенія и выработывались правила и руководства къ употребленію минъ на флотѣ.

Практическое обученіе командъ на берегу.

Трехъ—четырехъ мѣсяцевъ, въ которые продолжается практическое плаваніе нашихъ судовъ въ Балтійскомъ морѣ, весьма недостаточно для образованія хорошаго матроса, и потому принимались искуственныя мѣры, чтобы въ тѣ мѣсяцы, когда команды остаются на берегу, продолжалось ихъ обученіе по возможности при одинаковыхъ условіяхъ съ дѣйствительною ихъ службою на судахъ. Гимнастика, упражненіе съ разными моделями, стрѣльба въ цѣль изъ ружей и пистолетовъ, пальба изъ орудій съ береговыхъ батарей, теоретическія занятія по артиллеріи, приготовленіе машинистовъ и кочегаровъ, рулевыхъ, сигнальщиковъ, фронтовыя и строевыя ученья—все это составляетъ большое подспорье къ дальнѣйшему обученію командъ въ плаваніи. Система такого обученія примѣнялась во весь отчетный періодъ, но одна мѣра, принятая въ 1863 году, особенно дала ему сильное развитіе.

Вслѣдствіе ожидавшейся въ 1863 году войны, управляющій морскимъ министерствомъ генералъ-адъютантъ Краббе, имѣя въ виду, что нашимъ броненоснымъ башеннымъ судамъ, представлявшимъ совершенно новый, дотолѣ невиданный типъ судовъ, можетъ представиться необходимость вступить въ бой тотчасъ по

окончаніи сооруженія и спуска ихъ на воду, и что не будетъ времени для обученія командъ дѣйствію башнями и заключенною въ нихъ тяжеловѣсною артиллеріею, приводящеюся въ движеніе механическимъ двигателемъ, распорядился построить въ одномъ изъ нашихъ адмиралтействъ, по образцу вращающихся башенъ, устраиваемыхъ на броненосныхъ судахъ, практическую въ естественную величину башню, на которой команды могли бы обучаться еще въ то время, когда суда не были спущены на воду. Опытъ этотъ удался какъ нельзя лучше. Команды столь успѣшно были подготовлены, что, поступивъ въ 1864 году на совершенно новый типъ судовъ, имѣющій столь мало общаго съ прежними судами, уже могли съ полнымъ пониманіемъ дѣла дѣйствовать артиллеріею. Этотъ опытъ указалъ на пользу обученія командъ въ зимнее время по возможности при одинаковыхъ условіяхъ съ дѣйствительною ихъ службою на судахъ, и съ этою цѣлью устроены практическія башни въ Петербургѣ, системы Кольза, по типу вновь строившихся башенныхъ судовъ, а въ Кронштадтѣ—по системѣ Эриксона, по типу существовавшихъ уже мониторовъ. Въ теченіи всѣхъ зимнихъ мѣсяцевъ команды обучались на этихъ практическихъ башняхъ и такой способъ обученія сталъ примѣняться къ командамъ все болѣе и болѣе.

Для балтійскаго флота существуютъ на берегу въ Кронштадтѣ и Петербургѣ практическіе пріемы обученія командъ по слѣдующимъ спеціальнымъ отраслямъ знаній:

*Гимнастика.* Еще въ 1856 году въ С.-Петербургѣ была учреждена гимнастическая команда, съ тою цѣлію, чтобы подъ руководствомъ чиновъ, выпущенныхъ изъ этой команды, производились гимнастическія упражненія во флотскихъ экипажахъ, расположенныхъ въ Кронштадтѣ и Петербургѣ. Дѣло это въ то время было совершенно новое, и потому учрежденіе гимнастической команды оказалось не вполнѣ отвѣчающимъ своей цѣли. Главный ея недостатокъ состоялъ въ томъ, что она имѣла смѣшанный характеръ разсадника учителей и заведенія, въ коемъ нижніе чины балтійскаго флота поочередно упражнялись въ теченіи года въ гимнастическихъ пріемахъ; между тѣмъ военныя гимнастическія заведенія имѣютъ вездѣ исключительный характеръ разсадника учителей.

Поэтому въ 1862 году было утверждено новое положеніе о военно-морскомъ гимнастическомъ заведеніи, по которому назначено существовавшую гимнастическую команду преобразовать на новыхъ основаніяхъ. а именно: уменьшивъ составъ ея чиновъ, увеличить срокъ пребыванія въ ней до двухъ лѣтъ, въ тѣхъ видахъ, чтобы обучающіеся могли сдѣлаться вполнѣ самостоятельными преподавателями; самыя же гимнастическія упражненія перенести въ команды и производить ихъ по особой инструкціи. Согласно этой инструкціи, гимнастическія упражненія командъ начинаются осенью, по окончаніи навигаціи, и продолжаются до начала вооруженія судовъ весною. Гимнастическія ученья производились подъ наблюденіемъ и

руководствомъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ, окончившихъ курсъ гимнастики, въ каждой командѣ отдѣльно, и состояли въ вольныхъ движеніяхъ (безъ машинъ) съ ружьями и безъ ружей, въ бѣгахъ на мѣстѣ, гимнастическихъ шагахъ и т. п. Кромѣ ежедневныхъ гимнастическихъ упражненій въ казармахъ назначено было производить поочередно ученіе командамъ на машинахъ и фехтованію въ устроенномъ въ манежѣ гимнастическомъ залѣ, подъ руководствомъ штабъ-офицеровъ, завѣдывающихъ гимнастикою въ портахъ, и ихъ помощниковъ.

Гимнастическое заведеніе продолжало свое существованіе въ этомъ видѣ до 1878 года, въ которомъ упразднено, а приготовленіе учителей гимнастики возложено на флотскую стрѣлковую роту, состоящую при учебномъ пѣхотномъ баталіонѣ въ Ораніенбаумѣ, гдѣ до того времени также производилось обученіе гимнастикѣ. Кадръ роты, съ этою цѣлью, увеличенъ 17-ю нижними чинами, переведенными изъ кадра бывшаго военно-морскаго гимнастическаго заведенія.

*Обученіе стрѣльбѣ въ цѣль.* Для систематическаго обученія нижнихъ чиновъ флота артиллеріискому дѣлу, кромѣ приготовленія на учебныхъ артиллеріискихъ судахъ комендоровъ, кромѣ артиллеріискихъ ученій во время плаванія, производилось зимою комендорами судовыхъ командъ ежедневное обученіе пальбѣ въ цѣль изъ орудій на загородной батареѣ въ Кронштадтѣ.

Обученіе стрѣлковъ въ бывшей штуцерской командѣ, стрѣлковой царскосельской ротѣ и стрѣлковой ротѣ

при учебномъ пѣхотномъ баталіонѣ происходило на тѣхъ же основаніяхъ, какъ оно производится и съ командами военнаго вѣдомства. Необходимость для приготовленія артиллерійскихъ унтеръ-офицеровъ вызвала учрежденіе при учебномъ кораблѣ школы для образованія ихъ изъ способнѣйшихъ комендоровъ.

*Обученіе машинистовъ, кочегаровъ и рулевыхъ.* Для приготовленія на флотъ опытныхъ и знающихъ свое дѣло механиковъ, машинистовъ и кочегаровъ, сперва было установлено, чтобы всѣ они, по окончаніи кампаніи, были роспредѣляемы для занятій въ портовыя механическія мастерскія и на адмиралтейскіе нижорскіе заводы. Также росписывались на казенные и частные заводы на зимнее время офицеры и кондукторы корпуса инженеръ-механиковъ для практическаго усовершенствованія въ механикѣ. Но, съ увеличеніемъ числа такихъ лицъ въ морскомъ вѣдомствѣ, соблюденіе во всей строгости такого правила оказалось невозможнымъ, и съ 1867 года въ Кронштадтѣ существуютъ для нижнихъ чиновъ школа машинистовъ и кочегаровъ и школа рулевыхъ. Въ послѣдней школѣ, посредствомъ моделей судовъ, свободно вращающихся на особыхъ столахъ и снабженныхъ компасами, парусами и рулевыми приводами, избранные матросы знакомятся наглядно съ предстоящимъ имъ дѣломъ. Кромѣ того они обучаются грамотѣ и знакомятся съ указаніями барометра и термометра, съ морскими картами и съ первоначальными пріемами для опредѣленія глубины моря.

*О минномъ образованіи* на берегу разсказано въ главѣ III второй части «Обзора».

*Фронтовое ученье.* Потребности службы на судахъ во многихъ случаяхъ требуютъ, чтобы матросъ обладалъ и познаніями, требуемыми отъ солдата. Для этой цѣли въ нѣкоторыхъ иностранныхъ флотахъ имѣются морскіе солдаты, на которыхъ и возлагается вся караульная служба. У насъ караулы на судахъ, а также и на берегу, занимаются матросами, въ послѣднемъ случаѣ поочередно съ командами военно-сухопутнаго вѣдомства; въ десантъ также свозятся судовыя команды. Прежнее фронтовое ученье весьма много облегчено упрощеніемъ устава, благодаря чему фронтовыя занятія матросовъ стали не столь обременительны и требуютъ отъ нихъ несравненно менѣе времени чѣмъ прежде.

Къ 1-му января 1879 года во флотѣ состояло слѣдующее число нижнихъ чиновъ спеціалистовъ:

*на дѣйствительной службѣ:*

| | |
|---|---|
| комендоровъ | 956 |
| стрѣлковъ | 215 |
| гимнастовъ | 174 |
| минеровъ | 172 |

*въ запасѣ:*

| | |
|---|---|
| комендоровъ | 304 |
| стрѣлковъ | 67 |
| минеровъ | 2. |

Изыскивая всѣ средства, чтобы офицеры и нижніе чины морскаго вѣдомства имѣли сколь можно большую практику въ морѣ, морское министерство встрѣтило весьма сочувственно предложеніе министерства финансовъ, когда послѣднее устраивало таможенную крейсерскую службу вдоль балтійскаго прибрежья, имѣть на судахъ этой флотиліи чиновъ морскаго вѣдомства. Дѣйствительно, плаваніе на этихъ судахъ, преимущественно въ осеннюю бурную погоду, особенно удобную для предпріятій контрабандистовъ, представляетъ отличную морскую практику.

Балтійская таможенная крейсерская флотилія учреждена въ 1873 году. Суда флотиліи составляютъ часть военнаго флота и числятся въ его спискахъ, но, по особенности возлагаемыхъ на нихъ обязанностей, въ мирное время находятся въ исключительномъ распоряженіи министерства финансовъ. Флотилія въ настоящее время состоитъ изъ 3 паровыхъ шкунъ и 7 паровыхъ барказовъ и комплектуется офицерами и нижними чинами отъ флота. По дѣлу собственно морскому и по управленію личнымъ составомъ флотиліи, начальствующія лица руководствуются морскими постановленіями, а относительно таможенной службы— постановленіями таможенными и инструкціями министерства финансовъ.

Крушеніе судовъ при внутреннемъ плаваніи въ Балтійскомъ морѣ.

Въ морской службѣ болѣе чѣмъ во всякой другой случаются бѣдствія, неотвратимыя человѣческими предвидѣніями и самымъ добросовѣстнымъ исполненіемъ своего долга, а потому наши плаванія во вну-

треннихъ водахъ не обошлись безъ несчастій. Здѣсь упоминается лишь о тѣхъ изъ нихъ, послѣдствіемъ которыхъ была окончательная гибель судовъ.

Въ 1855 году, мая 14, транспортъ «Волга», слѣдуя подъ командою кап. 1-го р. Миллера съ грузомъ муки изъ Кронштадта въ Гельсингфорсъ и обходя двухфутовую банку, идущую отъ остр. Курсало и Томіо, при нашедшемъ порывѣ вѣтра, приткнулся къ этой банкѣ. Не смотря на всѣ усилія командъ транспорта и присланнаго изъ Свеаборга парохода «Надежда», транспорту не удалось сняться и онъ приступилъ къ разгрузкѣ муки на нанятыя гребныя лодки. Между тѣмъ 18 мая усмотрѣно было приближеніе непріятельскихъ канонерскихъ лодокъ; поэтому командиръ транспорта, не видя возможности спасти судно, рѣшился сжечь его. Команда была перевезена на пароходъ «Надежда» и отправлена въ Свеаборгъ, и большая часть груза доставлена туда на вольныхъ лодкахъ.

Морской генералъ-аудиторіатъ нашелъ, что постановка транспорта на мель послѣдовала не отъ упущенія, а единственно отъ нашедшаго порыва вѣтра. Затѣмъ, такъ какъ транспортъ, стоя на мели, не имѣлъ средствъ отразить непріятеля въ случаѣ нападенія, то командиру оставалось одно крайнее средство, истребить самое судно, что и было имъ исполнено съ отличною распорядительностью. Посему генералъ-аудиторіатъ положилъ: капит. 1-го р. Миллера отъ всякой отвѣтственности по означенному дѣлу освободить, убытокъ же, происшедшій отъ гибели транс-

порта, принять на счетъ казны; командиру и офицерамъ транспорта выдать полугодовые, а нижнимъ чинамъ годовые оклады жалованья за потерю собственности. Государь Императоръ Высочайше соизволилъ утвердить заключеніе генералъ-аудиторіата и повелѣлъ не считать кап. 1 р. Миллеру бытность подъ судомъ препятствіемъ къ какимъ либо наградамъ и денежнымъ производствамъ и объявить ему Монаршее благоволеніе за распорядительность, оказанную имъ при крушеніи транспорта.

Въ 1856 году, транспортъ «Америка», подъ командою кап.-лейт. Тироля, былъ назначенъ для отвоза разнаго груза изъ Кронштадта въ Ревель, и утромъ 13-го октября снялся съ якоря при NO вѣтрѣ. Къ полудню вѣтеръ перешелъ къ SSW и, постепенно усиливаясь, вогналъ транспортъ во всѣ рифы. Замѣченная раньше течь въ транспортѣ стала значительно увеличиваться, такъ что люди не отходили отъ помпъ. Вечеромъ, при усилившемся вѣтрѣ и морозѣ, командиръ, опасаясь, что отъ сильной качки можетъ тронуться грузъ, а помпы замерзнуть, рѣшился спуститься на фордевиндъ, чтобы укрыться за Гогландомъ. Вслѣдствіе ошибочнаго расчета взятъ былъ курсъ прямо на сѣверо-западный берегъ острова Гогланда, между его маяками, гдѣ и произошло крушеніе транспорта. Когда открылся нижній гогландскій маякъ, транспортъ находился отъ него не болѣе какъ въ одной мили и сталъ приводить на лѣвый галсъ, но было уже поздно; вскорѣ послѣдовалъ

первый ударъ о камни. Трюмъ быстро наполнился водою и транспортъ повалился на бокъ, большое волненіе стало ходить черезъ него и буруны окончательно довершили разрушеніе ветхаго корпуса. Часть экипажа спаслась вплавь на разныхъ обломкахъ; погибло 4 офицера и 34 нижнихъ чина.

Морской генералъ-аудиторіатъ нашелъ, что дѣйствія кап.-лейт. Тироля, по управленію транспортомъ во все время плаванія, были совершенно согласны съ правилами морскаго искуства и не представляютъ никакаго повода къ обвиненію командира. Видя неминуемую гибель транспорта, онъ, не смотря на болѣзненное состояніе отъ ушиба ногъ, оказалъ похвальную распорядительность, принимая съ самоотверженіемъ мѣры къ спасенію экипажа. Поэтому генералъ-аудиторіатъ, отнеся крушеніе транспорта къ обстоятельствамъ не отвратимымъ и отъ командира не зависящимъ, положилъ: кап.-лейт. Тироля освободить отъ всякой по этому дѣлу отвѣтственности; убытокъ, происшедшій отъ потери транспорта и груза, равно и всѣ издержки, принять на счетъ казны; въ вознагражденіе за потерю собственнаго имущества выдать командиру и офицерамъ полугодовое, а нижнимъ чинамъ годовое жалованье, равно и слѣдующее имъ обмундированіе. Такое рѣшеніе Высочайше утверждено.

Въ 1857 году, пароходъ «Тосна», подъ командою кап.-лейт. Опочинина, 24 іюля вышелъ изъ Кронштадта въ Нарву, для перевозки роты Калужскаго пѣхотнаго полка. Пароходъ отъ Левенсарской башни

имѣлъ курсъ на Тютерсъ и придерживался къ нему, избѣгая 5 футовую Нейгрундскую мель, и въ 11 час. пополудни 25 іюля ударился о каменную гряду, не означенную на картахъ и находящуюся по SO сторону остр. Большаго Тютерса въ разстояніи отъ него не болѣе одной мили. Съ первымъ ударомъ о каменья вода хлынула въ трюмъ, залила огонь въ топкахъ и наполнила кормовую часть до самой палубы. Пароходъ оказался пробитымъ въ нѣсколькихъ мѣстахъ и не могъ держаться на водѣ, поэтому его надлежало удержать на мели, для чего былъ завезенъ верпъ и якорь. Къ мѣсту крушенія изъ Кронштадта были отправлены два парохода; но, не смотря на всѣ усилія, снять съ каменьевъ пароходъ «Тосна» оказалось не возможно и онъ былъ покинутъ.

Морской генералъ-аудиторіатъ нашелъ, что, взятый командиромъ парохода для слѣдованія въ Нарвскій заливъ, курсъ былъ основанъ на правильномъ соображеніи предстоящаго ему плаванія и на качествахъ ввѣреннаго ему парохода; крушеніе же его произошло отъ неозначенія каменьевъ рифа на картѣ, отпущенной изъ гидрографическаго департамента. Распорядительностью командира спасена большая часть казеннаго имущества парохода; изслѣдованія же о лицахъ, виновныхъ въ ненанесеніи на картѣ каменьевъ не произведено.

Вслѣдствіе этихъ соображеній, морской генералъ-аудиторіатъ положилъ: командира парохода «Тосна» освободить отъ отвѣтственности за крушеніе; въ случаѣ

*

если командиръ, офицеры и команда при крушеніи лишились своей собственности, выдать офицерамъ полугодовые, а командѣ годовые оклады жалованья и слѣдуемую обмундировку; убытокъ казны, происшедшій отъ крушенія парохода, обратить ко взысканію съ виновныхъ въ неозначеніи на картѣ каменнаго рифа, когда виновные въ семъ упущеніи будутъ изслѣдованіемъ открыты. Такое рѣшеніе Высочайше утверждено, но убытковъ казны повелѣно не взыскивать.

Въ 1857 году, по случаю переформированія флотскихъ экипажей, потребовалось перевести изъ Ревеля въ Кронштадтъ корабли 2-й дивизіи съ ихъ командами. Отрядъ изъ трехъ кораблей: «Владиміръ», «Лефортъ» и «Императрица Александра» былъ порученъ для отвода въ Кронштадтъ кон.-адм. Нордману, который, пользуясь тихимъ попутнымъ вѣтромъ и ясною погодою, вышелъ изъ Ревеля 9 сентября. Къ вечеру, когда суда прошли створы голландскихъ маяковъ, вѣтеръ сталъ свѣжѣть и вогналъ отрядъ во всѣ рифы, а пасмурность заставила адмирала привести въ бейдевиндъ и держаться до разсвѣта. Вѣтеръ между тѣмъ безпрестанно измѣнялся и къ утру дулъ отъ N со шквалами и снѣгомъ. Отрядъ, дѣлавшій въ теченіи ночи небольшіе галсы, поворачивая каждый разъ по сигналу адмирала, сносило все болѣе и болѣе къ югу, и, когда разсвѣло, курсъ велъ нѣсколько сѣвернѣе о-ва Большаго Тютерса. Корабль «Владиміръ» шелъ правымъ галсомъ, за нимъ «Лефортъ» и не-

много на вѣтрѣ корабль «Императрица Александра». Не доходя до меридіана Тютерса, «Владиміръ» сталъ поворачивать чрезъ фордевиндъ; казалось, что и «Лефортъ» начиналъ поворотъ, какъ налетѣвшій шквалъ повалилъ его на лѣвый бортъ. Марса-шкоты были раздернуты, но, не смотря на это, корабль кренило все болѣе и болѣе; наконецъ онъ легъ бортомъ и черезъ нѣсколько минутъ пошелъ ко дну. Несчастіе это случилось 10 сентября въ 7 час. 23 м. утра на NNO въ $5^1/_2$ мил. отъ о-ва Большой Тютерсъ. Погибли: весь его экипажъ, состоявшій изъ 13 офицеровъ (*) и 744 нижнихъ чиновъ, и 53 семейства офицеровъ и нижнихъ чиновъ, находившихся на кораблѣ.

Для изслѣдованія причинъ гибели корабля, была учреждена въ Кронштадтѣ коммисія, подъ предсѣдательствомъ вице-адм. Румянцева. Такъ какъ съ гибелью всего экипажа сокрылась и настоящая причина этого несчастія, то коммисія могла только указать вѣроятную причину. Всѣ распоряженія командира погибшаго корабля во время вооруженія, дѣйствія его при выходѣ изъ гавани и самое плаваніе свидѣтельствовали, что на кораблѣ существовалъ долж-

(*) К-ръ корабля—кап. 1 р Кишкинъ; лейтенанты: Куроѣдовъ, Иванчинъ, Анухтинъ; мичмана: Киселевъ и Копытовъ; старшій врачъ надв. сов. Вишняковъ; лекарь Шаховъ; корп. морск. арт. прапорщикъ Злобинъ и унт.-цейхв. Никитинъ; корп. фл. шт. подп. Шемякинъ и прапорщикъ Петровъ 17 и состоящій по адм. прапорщикъ Терюховъ.

ный порядокъ. Вообще, заблаговременное уменьшеніе парусовъ, репетованіе сигналовъ, точное слѣдованіе движеніямъ адмирала доказывали, что на отрядѣ существовали надлежащее вниманіе и бдительность. Въ отношеніи размѣщенія грузовъ, «Лефортъ» находился въ тѣхъ же условіяхъ, какъ большая часть кораблей, оканчивающихъ кампанію; онъ имѣлъ въ трюмѣ опредѣленное число баласта и провизію на одинъ мѣсяцъ. За исключеніемъ артиллеріи и другихъ предметовъ судоваго имущества, на кубрикѣ былъ уложенъ багажъ пассажировъ, но багажъ этотъ, по своему незначительному вѣсу, не могъ измѣнить остойчивости корабля. Изъ выяснившихся обстоятельствъ, сопровождавшихъ гибель корабля «Лефортъ», коммисія пришла къ убѣжденію, что онъ затонулъ отъ открывшейся чрезмѣрной течи, причинъ которой опредѣлить не было возможности: по главнымъ образомъ течь эту надо отнести къ слабости и ветхости корпуса корабля, построеннаго въ 1838 году. Морской генералъ-аудиторіатъ нашелъ заключеніе коммисіи правильнымъ. При большомъ кренѣ и сильной качкѣ корабль «Лефортъ» легко могъ получить течь въ стыки и пазы баргоута, неконопаченнаго послѣ сентября 1856 года, и въ порты и полубортики, хотя и задраенные, но, по краткости предстоявшаго кораблю перехода, можетъ быть худо проконопаченные. Можно также допустить предположеніе, что на кораблѣ шпунтовые пазы носовой части дали движеніе и разошлись. Подобный случай едва не сдѣ-

лался въ 1807 году причиной гибели корабля «Селафаиль».

По мысли Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, сооруженъ по подпискѣ, въ воспоминаніе этого горестнаго событія, образъ Спасителя, который поставленъ въ Кронштадтѣ въ церкви манежа.

Въ 1862 году, 16 сентября въ 8½ часовъ пополудни, пароходъ «Гремящій», подъ командою кап. 1 р. Аболешева, снялся съ якоря при тихомъ SW, съ большаго Кронштадтскаго рейда и отправился къ Кальбоденгрундскому маяку, для поданія помощи американскому купеческому судну съ грузомъ тика, часть котораго принадлежала морскому вѣдомству. Около 4 часовъ по полуночи, 17 сентября, считая себя проходящимъ Лавенсарскія мели, пароходъ взялъ курсъ WtS, при чемъ Соммерсъ находился вправо и по счисленію должно было пройти его меридіанъ въ разстояніи 2-хъ миль. Въ половинѣ 5 часа, передъ носомъ показался бурунъ. Машина была сейчасъ же остановлена, данъ задній ходъ, но пароходъ, имѣя 8 узловъ ходу, выскочилъ на плоскій камень малаго Соммерса. По полученіи извѣстія, изъ Кронштадта были посланы два парохода къ мѣсту крушенія.

Послѣ усиленныхъ попытокъ снять съ мели пароходъ и тяжелой работы въ теченіи нѣсколькихъ дней по выгрузкѣ его, общимъ совѣтомъ командиры рѣшили покинуть пароходъ «Гремящій», видя полную невозможность спасти его.

По мнѣнію главнаго командира Кронштадтскаго

порта, основанному на донесеніи слѣдственной коммиссіи, причиною гибели пароходо-фрегата «Гремящій» были невѣрность счисленія и ошибочное располаганіе курсами въ виду Соммерскаго маяка.

Морской генералъ-аудиторіатъ положилъ: командира парохода и поручика корпуса штурмановъ Катугина исключить изъ службы; вахтенныхъ начальниковъ Макарова и Зеленина выдержать подъ арестомъ въ крѣпости, перваго въ теченіи одного мѣсяца, а втораго въ теченіи двухъ недѣль, и затѣмъ не довѣрять имъ вахты, первому въ продолженіи трехъ, а второму въ продолженіи двухъ кампаній; но, принимая во вниманіе, что капитанъ 1 ранга Аболешевъ находился болѣе 30 лѣтъ на службѣ, обращая на себя вниманіе начальства своимъ рвеніемъ и знаніемъ дѣла, кромѣ того, командуя болѣе 12 лѣтъ самымъ безупречнымъ образомъ судами флота, пользовался полнымъ уваженіемъ и довѣріемъ начальниковъ, морской генералъ-аудиторіатъ ходатайствовалъ о смягченіи его участи, полагая отрѣшить его отъ должности командира и выдержать подъ арестомъ въ крѣпости въ теченіи мѣсяца.

Рѣшеніе генералъ-аудиторіата Высочайше утверждено.

Въ 1868 году лодка «Шалунъ», подъ командою лейтенанта Греквиста, состоя въ отрядѣ гидрографическихъ работъ въ финляндскихъ шхерахъ, 3-го іюля вышла изъ Кронштадта, съ баржею на буксирѣ, для слѣдованія въ Гельсингфорсъ. Въ теченіи дня 4 іюля лодка съ трудомъ выгребала и къ вечеру обо-

гнула мысъ Стирсуденъ при постоянно крѣпчавшемъ SW вѣтрѣ. Въ 7 часовъ вечера лопнулъ одинъ изъ буксировъ и замотался вокругъ винта. Лодка потеряла ходъ и ее потащило къ берегу; вскорѣ лопнулъ и другой буксиръ. Баржу понесло къ подвѣтренному берегу Лаударанда. Она перескочила черезъ каменный рифъ и попала въ небольшой заливъ у деревни Карьялансъ-лахта, закрытый рифомъ отъ буруновъ. Здѣсь баржа отдала якорь и осталась безъ всякихъ поврежденій. Лодка же «Шалунъ» съ запутаннымъ винтомъ потеряла возможность управляться; ее принесло къ берегу и бросило на каменья. Послѣ нѣсколькихъ ударовъ лодку переломило и она затонула. Команда спаслась на вельботѣ и частью вплавь: погибло 7 человѣкъ.

Кронштадтскій морской судъ не призналъ командира виновнымъ въ гибели лодки, отнеся событіе это къ несчастнымъ случайностямъ на морѣ. Посему судъ постановилъ: лейт. Гренквиста считать по дѣлу оправданнымъ. Приговоръ этотъ Высочайше утвержденъ.

Въ томъ же 1868 году, 11 ноября, шкуна «Вѣха» вышла изъ Либавскаго канала для слѣдованія въ Ревель. На слѣдующій день, когда шкуна проходила островъ Руно, вѣтеръ началъ усиливаться и засвѣжѣлъ до того, что шкуна едва выгребала. Увидавъ полуостровъ Киббосаръ въ лѣвой сторонѣ, командиръ ея, корпуса флотскихъ штурмановъ полковникъ Меньшой, взялъ курсъ на N, а по открытіи бѣлаго Вердерскаго огня, шкуна легла на маякъ. Затѣмъ, увидавъ башню Патерностеръ, командиръ взялъ курсъ къ станціи Куй-

васть, чтобы укрыться въ проливѣ; но, пройдя этимъ курсомъ не болѣе 10 минутъ, шкуна стала на Патерностерскій рифъ. Когда всѣ средства снять шкуну съ мели оказались безуспѣшными, командиръ отправилъ команду на берегъ и оставилъ шкуну на отмели, во льду. Въ январѣ ледъ въ Моонзундѣ установился и къ мѣсту крушенія былъ командированъ полковникъ Меньшой, съ порученіемъ употребить всѣ средства для поднятія шкуны. 2 февраля, когда работы подвинулись впередъ до того, что всѣ грузы были выпуты, вода выкачена и шкуна отдѣлилась отъ грунта, задулъ жестокій штормъ отъ NW и ледъ сплошною массою тронулся изъ Моонзунда въ Рижскій заливъ. Вмѣстѣ со льдомъ понесло и шкуну, а такъ какъ вслѣдствіе течи она не могла долго держаться на водѣ, то надо полагать, что она затонула, будучи отнесена на глубину.

Кронштадтскій военно-морской судъ нашелъ, что постановка шкуны «Вѣха» на мель произошла не вслѣдствіе какихъ либо упущеній или неосторожности со стороны командовавшаго оною, а по причинѣ ошибки его въ опредѣленіи близости разстоянія шкуны отъ маяка Вердеръ; подобная же ошибка не должна быть поставлена ему въ вину. По этимъ соображеніямъ судъ постановилъ: корпуса флотскихъ штурмановъ полк. Меньшаго считать по суду оправданнымъ. Такой приговоръ суда былъ Высочайше утвержденъ.

Въ 1869 году, 2 августа, отрядъ, состоящій изъ броненоснаго фрегата «Петропавловскъ», подъ флагомъ

начальника эскадры, броненосныхъ батарей «Первенецъ» и «Кремль», винтовыхъ фрегатовъ «Пересвѣтъ» и «Олегъ» и винтоваго корвета «Витязь», вышелъ изъ Гельсингфорса и въ теченіи двухъ дней занимался эволюціями. Въ воскресенье 3 августа, при тихой и ясной погодѣ, въ 8 часовъ вечера, когда эскадра шла въ строѣ фронта, былъ поднятъ сигналъ: перемѣнить фланги, поворачиваясь вправо. Порядокъ, въ которомъ находились суда, былъ слѣдующій: на правомъ флангѣ шелъ «Витязь», за нимъ «Кремль», «Первенецъ», «Олегъ», «Пересвѣтъ» и «Петропавловскъ». По сигналу всѣ суда исполнили маневръ и послѣдовательно входили въ кильватеръ идущимъ впереди судамъ. Во время маневра, батарея «Кремль» вышла изъ строя и затѣмъ, стараясь занять свое мѣсто, ударила тараномъ фрегатъ «Олегъ» въ подводную часть его, между машиннымъ отдѣленіемъ и угольными ящиками впереди грота мачты. Фрегатъ тотчасъ же сталъ погружаться въ воду, сѣлъ на корму, за тѣмъ легъ на правый бортъ и чрезъ 15 минутъ послѣ удара пошелъ ко дну на глубинѣ 35 саж., въ разстояніи $9^1/_2$ миль на NO отъ южнаго гогландскаго маяка. Гребныя суда со всей эскадры весьма быстро были спущены и приняли команду утонувшаго фрегата. Изъ 545 человѣкъ экипажа погибло 16 человѣкъ. Батарея «Кремль» получила незначительное поврежденіе въ таранномъ отдѣленіи.

Кронштадтскій военно-морской судъ призналъ командира батареи «Кремль» кап. 2 р. Корнилова виновнымъ въ неосторожности, заключавшейся въ томъ,

что, зная несовершенныя качества командуемаго имъ судна, рѣшился во время эволюціи вступить въ кильватеръ обогнавшей его батареѣ «Первенецъ», послѣдствіемъ чего было столкновеніе съ фрегатомъ «Олегъ», а потомъ и самая гибель фрегата. Въ дѣйствіяхъ же командира фрегата «Олегъ», кап. 1 р. барона Майделя, судъ не только не усмотрѣлъ какихъ либо упущеній или нарушеній правилъ морскаго искуства, но, напротивъ того, нашелъ, что распоряженія его согласуются съ требованіемъ наставленій къ эволюціямъ.

Капитана 2 ранга Корнилова судъ приговорилъ подвергнуть выговору въ приказѣ и возмѣщеніе казеннаго убытка, происшедшаго отъ гибели фрегата «Олегъ», обратить на него ко взысканію. Опредѣливъ такое наказаніе на точныхъ основаніяхъ законовъ, военно-морской судъ не могъ оставить безъ вниманія слѣдующихъ обстоятельствъ, дающихъ виновному право на снисхожденіе: 1) прежнюю безпорочную службу и отличный отзывъ о немъ начальника броненосной эскадры; 2) боевыя его заслуги въ синопской битвѣ и при защитѣ Севастополя; 3) неимѣніе у него никакого недвижимаго имущества и 4) громадность цифры казеннаго убытка. По всѣмъ этимъ обстоятельствамъ, военно-морской судъ считалъ справедливымъ ходатайствовать объ освобожденіи кап. 2 р. Корнилова отъ денежнаго взысканія по сему дѣлу. Такое рѣшеніе суда Высочайше утверждено.

Въ 1875 году, 5 сентября, яхта «Волна», вмѣстѣ съ яхтою «Никса», снялись съ якоря изъ Кронштадта и

направились въ море, лавировкою, при довольно слабомъ противномъ вѣтрѣ, засвѣжѣвшемъ въ теченіи ночи.

Пройдя Стиресуденъ, яхты встрѣтили свѣжій SW и около 2 часовъ пополуночи яхта «Волна», находившаяся подъ командою лейт. Бартеньева 1, послѣ двухъ неудачныхъ попытокъ поворотить оверъ-штагъ и затѣмъ черезъ фордевиндъ, была брошена на каменный рифъ близъ острова Серколода, при входѣ въ Біоркэ-Зундъ. Къ мѣсту крушенія былъ посланъ пароходо-фрегатъ «Рюрикъ», для производства работъ по снятію яхты съ камня. До 8 сентября работы шли успѣшно. Въ ночь же съ 7 на 8 сентября задулъ SW, достигшій затѣмъ степени шторма и заставившій пароходо-фрегатъ укрыться въ Біоркэ-Зундъ. На другой день, когда вѣтеръ стихъ, яхта была разбита и совершенно затонула. Дальнѣйшія работы были безполезны, оставалось спасать только что возможно, а яхту покинуть на произволъ.

По Высочайшей конфирмаціи приговора военно-морскаго суда, командиръ яхты «Волна», признанный виновнымъ въ неосторожномъ назначеніи курса, имѣвшемъ послѣдствіемъ гибель яхты, удаленъ отъ должности командира со взысканіемъ съ него, въ порядкѣ административномъ, понесеннаго казною по этому дѣлу убытка.

На основаніи 2-й статьи парижскаго трактата, Россія могла имѣть въ Черномъ морѣ лишь опредѣленное число мелкихъ судовъ условленныхъ размѣровъ, собственно для полицейскаго надзора на морѣ. Согласно

Плаванія въ Черномъ морѣ.

этому, въ концѣ 1858 года, были отправлены въ Балтійское море построенные въ Николаевѣ винтовые корабли «Цесаревичъ» и «Синопъ», и составъ Черноморской флотиліи ограничился лишь 6 корветами, 9 шкунами, 2 транспортами, 7 пароходами и 5 яхтами.

По положенію 2 декабря 1857 года объ устройствѣ морскихъ средствъ на восточномъ берегу Чернаго моря, всѣ паровыя суда, принадлежавшія кавказскому корпусу, назначено передать въ составъ черноморскаго флота и всѣ вообще морскія суда, отряжаемыя въ вѣдѣніе кавказскаго начальства для службы при кавказскихъ берегахъ, подчинить морскому начальству въ Николаевѣ по личному составу командъ и по хозяйственной части. Этими постановленіями опредѣлился кругъ дѣятельности черноморской флотиліи. Она вооружалась ежегодно для содержанія военнаго крейсерства у восточныхъ береговъ Чернаго моря, для гидрографическихъ работъ, для доставленія портамъ разныхъ грузовъ и для перевозки сухопутныхъ войскъ. Отъ нея же ежегодно отдѣлялось одно или два судна на станціи въ Галацъ, Константинополь и Пирей.

Въ 1863 году волненіе польскихъ выходцевъ и замыслы ихъ снарядить суда для морскаго разбоя побудили усилить крейсерство въ Черномъ морѣ, и кромѣ обычныхъ отрядовъ при станціяхъ Сухумской и Константиновской, выслать въ море, подъ флагомъ контръ-адмирала Дюгамеля, особый отрядъ, крейсерство котораго, въ теченіи лѣта и осени, должно было охранять наши южныя прибрежья и торговое судо-

ходство въ Черномъ морѣ отъ нападеній злоумышленниковъ.

Въ навигацію 1864 года, отъ флотиліи снаряженъ былъ, подъ начальствомъ контръ-адмирала Дюгамеля, особый отрядъ, принявшій участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ у восточнаго берега Чернаго моря, коими завершилось великое событіе покоренія Кавказа.

Вслѣдъ затѣмъ другой отрядъ былъ назначенъ для перевозки горцевъ, переселявшихся съ Кавказа въ Турцію.

Въ 1869 году практическое плаваніе гардемаринъ, совершавшееся до того времени въ Атлантическомъ океанѣ на одномъ изъ винтовыхъ фрегатовъ, перенило въ Черное море. Какъ для сокращенія расходовъ по плаванію, такъ и въ видахъ ознакомленія гардемаринъ и кондукторовъ съ Чернымъ и Азовскимъ морями, признано полезнымъ, чтобы значительную часть своего практическаго плаванія они сдѣлали въ этихъ моряхъ и только въ зимніе мѣсяцы вышли бы въ Средиземное море. Согласно этому, по прибытіи изъ океана фрегата «Дмитрій Донской», на которомъ гардемарины обыкновенно совершали свое плаваніе, они были росписаны по судамъ балтійской практической эскадры и затѣмъ, по окончаніи кампаніи, отправлены по желѣзнымъ дорогамъ въ Черное море. Въ октябрѣ 1869 года, на двухъ винтовыхъ корветахъ «Львица» и «Память Меркурія», подъ брейтъ-вымпеломъ начальника отряда капитана 2 ранга Дрешера, гардемарины вышли въ плаваніе по Черному морю,

гдѣ, между прочимъ, заходили въ Севастополь. Въ ноябрѣ корветы перешли въ Средиземное море и возвратились въ Севастополь 27 марта 1870 года.

Наконецъ наступилъ 1871 годъ, годъ уничтоженія статей парижскаго трактата, которыя подчиняли плаваніе военныхъ судовъ въ Черномъ морѣ ограниченіямъ, условленнымъ международнымъ трактатомъ,— годъ начала возрожденія черноморскаго флота. Съ этого же года началось и практическое морское обученіе командъ по программѣ, сколь возможно близкой къ программѣ, выработавшейся на этотъ предметъ въ Балтійскомъ морѣ. Всѣ суда бывшей черноморской флотиліи въ то время не только не имѣли уже никакого боеваго значенія, но до такой степени устарѣли, что не соотвѣтствовали даже требованіямъ транспортной и постовой службы, которую они несли. Не менѣе того морское вѣдомство воспользовалось нѣкоторыми изъ этихъ судовъ, чтобы приспособить ихъ къ цѣлямъ боеваго образованія командъ. Такимъ образомъ три старые корвета, поддерживаемые тимберовкою или капитальнымъ исправленіемъ, посланы въ практическое плаваніе въ Черное море съ матросами; а корветъ «Воинъ» былъ приспособленъ для службы артиллерійскимъ кораблемъ.

Въ 1873 году начались плаванія на водахъ Чернаго моря первыхъ нашихъ броненосныхъ судовъ, построенныхъ по совершенно особому типу, которымъ присвоено названіе поповокъ. Въ 1873 году поповка «Новгородъ» совершила первую свою морскую кам-

панію, сдѣлавъ въ два дня переходъ изъ Николаева въ Севастополь. Въ 1875 году была спущена вторая поповка «Вице-Адмиралъ Поповъ» и съ этихъ поръ ежегодно плаваютъ обѣ поповки.

Подробности плаванія 1877 и 1878 годовъ, какъ соединенныя съ военными дѣйствіями, изложены въ главѣ XII второй части этого «Обзора». Въ 1879 году Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ совершилъ плаваніе на поповкѣ «Вице-Адмиралъ Поповъ» изъ Севастополя въ Батумъ и обратно. Поповка снялась съ якоря въ южной Севастопольской бухтѣ 26 мая ночью и прибыла въ Батумъ послѣ 75-ти часоваго плаванія. Обратный путь изъ Батума въ Ялту Его Императорское Высочество совершилъ также на поповкѣ вдоль Кавказскаго берега и заходилъ въ Поти, Сухумъ и Новороссійскъ.

Въ отчетный періодъ въ водахъ Чернаго моря произошло только два случая крушенія судовъ, и оба они относятся къ 1878 году.

Пароходъ «Крикунъ», 14 апрѣля 1878 года, подъ командою кап.-лейт. Скуратова, буксируя баржу въ ковшъ Керченской крѣпости, при входѣ въ него, сталъ на мель и получилъ пробоину въ подводной части, отчего наполнился водою. Не смотря на употребленныя немедленно всѣ наличныя средства Керченскаго порта, поднять пароходъ «Крикунъ» не представилось никакой возможности; во время перваго же шторма онъ переломился по срединѣ и затонулъ.

Военно-морской судъ Николаевскаго порта при-

зналъ командира парохода, при уменьшающихъ вину обстоятельствахъ, виновнымъ: 1) въ томъ, что поворотъ къ крѣпостному ковшу былъ сдѣланъ, при сильно увеличившемся теченіи, преждевременно, вслѣдствіе чего пароходъ былъ поставленъ на Акъ-Бурунскій рифъ, гдѣ и потерпѣлъ крушеніе, и 2) въ томъ, что, имѣя возможность предвидѣть сильное теченіе отъ S, онъ не обратилъ на это должнаго вниманія и не принялъ надлежащихъ мѣръ предосторожности при опредѣленіи курса; посему судъ опредѣлилъ: кап.-лейт. Скуратову объявить выговоръ въ приказѣ, со взысканіемъ съ него судебныхъ по дѣлу издержекъ. Такой приговоръ Высочайше утвержденъ.

21 октября 1878 года яхта «Ливадія», подъ командою кап. 1 р. Кроуна, снялась съ якоря въ Севастополѣ, для слѣдованія съ Его Императорскимъ Высочествомъ Сергіемъ Александровичемъ въ Одессу. Курсъ былъ проложенъ въ 3 миляхъ отъ Тарханкутскаго мыса. Около полночи, вслѣдствіе нашедшаго густаго тумана, яхта перемѣнила курсъ, который долженъ былъ вести въ $4^1/_2$ миляхъ отъ Тарханкута. Не смотря на эту предосторожность, въ 1 часъ 22 минуты пополуночи, 22 числа, яхта стала на мель по южную сторону Тарханкутскаго маяка, огонь котораго былъ усмотрѣнъ только въ 2 часа пополуночи, когда туманъ достаточно поднялся. Въ продолженіи ночи были приняты всѣ мѣры для снятія яхты съ мели, но при всѣхъ усиліяхъ не удалось подвинуть яхту ни на одинъ футъ.

На слѣдующій день къ мѣсту крушенія были присланы четыре военныхъ парохода и четыре парохода русскаго общества пароходства и торговли, но усиленная работа всѣхъ этихъ судовъ не привела къ успѣху. Послѣ каждаго шторма положеніе яхты ухудшалось, и 23 ноября она находилась уже въ такомъ состояніи, что оставлены были всѣ надежды на ея спасеніе и дальнѣйшія затѣмъ работы ограничились только снятіемъ цѣнныхъ предметовъ и металлическихъ вещей.

Военно-морскоій судъ Николаевскаго порта нашелъ, что причиною постановки яхты на мель было встрѣченное ею на пути теченіе, которое предвидѣть не имѣли данныхъ ни командиръ, ни старшій штурманскій офицеръ. Но вмѣстѣ съ тѣмъ судъ призналъ, что, съ наступленіемъ тумана и при неоткрытіи своевременно огня съ Тарханкутскаго маяка, измѣненіе прежняго курса только на 5° морпстѣе представлялось неосторожнымъ для безопасности плаванія и хотя не было непосредственно причиною постановки на мель, но въ связи съ теченіемъ способствовало къ тому. Потому, признавая командира яхты виновнымъ въ неосторожномъ назначеніи курса, а штурманскаго офицера кап. Высота въ томъ, что, при опредѣленіи командиромъ курса, не представилъ ему своихъ соображеніій для обезпеченія безопасности плаванія, въ виду признанныхъ уменьшающихъ вину обстоятельствъ, постановилъ: кап. 1 р. Кроуна удалить отъ командованія, а кап. Высота подвергнуть аресту на гаупт вахтѣ на одинъ мѣсяцъ. Но принимая во вниманіе:

1) долговременную и полезную ихъ службу; 2) что они увлеклись ревностнымъ желаніемъ быстрѣе исполнить возложенныя на нихъ порученія; 3) что послѣдствія неосторожности ихъ имѣли лишь косвенное вліяніе на постановку яхты на мель и 4) тѣ нравственныя страданія, перенесенныя какъ командиромъ, такъ и всѣми служащими во время долговременной попытки спасти яхту, судъ постановилъ: ходатайствовать передъ Его Императорскимъ Величествомъ о помилованіи кап. 1 р. Кроуна и кап. Высота.

По Высочайше утвержденному опредѣленію главнаго военно морскаго суда, кап. 1 р. Кроуну и кап. Высота объявленъ строгій выговоръ.

Плаваніе въ Бѣломъ морѣ.

Снаряженіе въ плаваніе въ 1856 году 6 клиперовъ, построенныхъ въ Архангельскѣ, винтоваго фрегата «Илья Муромецъ», транспортовъ «Ганзаль» и «Ока» и въ 1860 году фрегата «Пересвѣтъ», для отправленія ихъ въ Кронштадтъ, было послѣднею выдающеюся морскою дѣятельностію Архангельскаго порта. Затѣмъ, по упраздненіи этого порта въ 1862 году, вооружались ежегодно только одна или двѣ винтовыхъ шкуны и мелкія суда преимущественно для маячныхъ надобностей.

Въ 1858 году Государь Императоръ соизволилъ совершить плаваніе на пароходѣ «Гремящій» изъ Архангельска въ Соловецкій монастырь, и затѣмъ обратно изъ Архангельска въ Петербургъ на пароходахъ морскаго вѣдомства внутреннимъ водянымъ путемъ.

Въ 1870 году Его Императорское Высочество Алексій Александровичъ, въ сопровожденіи генералъ-адъютанта Посьета, отправился изъ С.-Петербурга въ Архангельскъ маріинскою системою, каналомъ герцога Виртембергскаго и рѣками Сухоною и Сѣв. Двиною.

Въ Архангельскъ Его Высочество прибылъ 25 іюня, оставался тамъ до 3-го іюля и затѣмъ на корветѣ «Варягъ», въ сопровожденіи клипера «Жемчугъ», прибылъ въ Соловецкій монастырь, откуда на соловецкомъ пароходѣ «Вѣра» ходилъ въ г. Кемь, Сумскій посадъ и Сороку; затѣмъ Его Высочество возвратился на корветъ 8 іюня и того же числа отправился къ Новой Землѣ.

Плаваніе въ Каспійскомъ морѣ.

Въ Каспійскомъ морѣ ежегодно находилось въ кампаніи нѣсколько винтовыхъ шкунъ, пароходовъ и мелкихъ парусныхъ судовъ. Плаваніе этихъ судовъ сперва имѣло цѣлію содѣйствовать кавказской арміи и оренбургскому отдѣльному корпусу въ содержаніи сообщеній между Астраханью и разными приморскими пунктами, перевозить казенные и почтовые грузы и наконецъ крейсеровать для защиты рыбопромышленниковъ отъ нападенія хищныхъ туркменъ.

Съ 1858 года эта задача значительно облегчилась съ учрежденіемъ частнаго пароходнаго общества «Кавказъ и Меркурій». Общество приняло на себя обязательство имѣть въ Каспійскомъ морѣ извѣстное число судовъ для перевозки почты, войскъ и казенныхъ грузовъ, и такимъ образомъ на морскомъ вѣ-

домствѣ оставалась только служба, обусловливаемая охраненіемъ безопасности плаванія въ водахъ Каспійскаго моря отъ разбойничествъ туркменъ и другихъ племенъ восточнаго берега Каспійскаго моря.

Положеніе нашей военной станціи на островѣ Ашуръ-адэ, какъ нельзя болѣе соотвѣтствуетъ этой послѣдней цѣли и съ туркменами въ этомъ юго-восточномъ углу Каспійскаго моря нерѣдко происходили кровавыя расправы. Туркмены, ограбивъ торговое или рыбопромышленное судно, уводили экипажъ въ неволю и содержали плѣнниковъ въ своихъ аулахъ, заставляя работать до изнуренія. По временамъ пиратскія суда, въ составѣ небольшихъ флотиліи, совершали даже морскіе набѣги на астрабадскую и мазандеранскую провинціи Персіи. Военныя суда нашей станціи препятствовали этимъ грабежамъ и набѣгамъ и истребляли разбойничьи суда; въ случаѣ же, если разбой удавался, старались выручить плѣнныхъ, дѣйствуя принужденіемъ на прибрежные аулы.

Въ 1866 году персидскій шахъ выразилъ желаніе, при объѣздѣ своихъ прибрежныхъ владѣній, посѣтить наши военныя суда каспійской флотиліи. Въ виду этого, по Высочайшему повелѣнію, былъ командированъ въ Тегеранъ главный командиръ астраханскаго порта, для соглашенія подробностей встрѣчи и пріема. Шахъ назначилъ Астрабадскій заливъ мѣстомъ, куда онъ прибудетъ, и 26 апрѣля посѣтилъ здѣсь пароходъ «Астрахань», который вмѣстѣ съ двумя другими пароходами пришелъ сюда для его принятія. Это было

первое знакомство шаха съ моремъ; но впослѣдствіи, въ 1873 и 1878 годахъ, при путешествіяхъ предпринятыхъ имъ въ Россію и другія европейскія государства, суда нашей каспійской флотиліи еще два раза имѣли случаи чествовать его персидское величество.

Въ 1870 году совершилъ плаваніе по Каспійскому морю Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ. Прибывъ въ Астрахань 15 іюня на пароходѣ общества «Кавказъ и Меркурій» и осмотрѣвъ всѣ морскіе склады и учрежденія упраздненнаго Астраханскаго порта, Его Высочество, на пароходѣ того же общества «Великій Князь Константинъ», ходилъ въ Тюбъ-Карагань и оттуда въ Красноводскъ, осмотрѣлъ здѣсь военныя суда и войска и направился въ Астрабадскій заливъ. Съѣхавъ на Ашуръ, Его Высочество осмотрѣлъ постовую команду, посѣтилъ церковь, лазаретъ, казармы и нѣкоторые изъ частныхъ офицерскихъ домовъ; произвелъ подробный осмотръ лодки «Тюлень»; принялъ на пароходѣ персидское посольство и, пересѣвъ на военную шкуну «Персіянинъ», отправился на персидскій берегъ, гдѣ былъ встрѣченъ купечествомъ тамошней нашей факторіи, персидскимъ посольствомъ и персидскими войсками. Прибывъ за тѣмъ на пароходѣ «Великій Князь Константинъ» въ Ленкорань и, осмотрѣвъ строившійся тамъ маякъ, Его Высочество отправился въ Баку, куда и прибылъ 28 іюня, выдержавъ въ морѣ крѣпкій противный вѣтеръ. Послѣ подробнаго осмотра Ба-

кинскаго порта, Его Высочество 30 іюня направился въ обратный путь берегомъ.

Случаевъ крушенія судовъ въ Каспійскомъ морѣ было два.

Стосильный желѣзный пароходъ «Куба» находился въ распоряженіи начальника экспедиціи для съемки и промѣра Каспійскаго моря, капитанъ-лейтенанта Ивашинцова. Слѣдуя 14 сентября 1857 года отъ параллели мыса Амбурана въ Апшеронскій проливъ, при пасмурной погодѣ и свѣжемъ NW вѣтрѣ, пароходъ, находившійся подъ командою лейтенанта Паскочина, встрѣтилъ шквалъ отъ NO, мили за двѣ сѣвернѣе мыса Шауланъ. Пароходъ взялъ курсъ О, но, не смотря на полный ходъ и поставленный гротъ-трисель, онъ не слушалъ руля, дрейфовалъ бокомъ и вскорѣ съ 8 саженной глубины два раза ударился о подводные камни, находившіеся къ сѣверу отъ оконечности Шаулана. Отъ этихъ ударовъ показалась вода въ носовой части парохода и хлынули помпы въ машинѣ, которая послѣ этого уже не могла дѣйствовать. Пароходъ за тѣмъ выкинуло на глубину. Сейчасъ же отдали оба якоря, и пароходъ задержался саженяхъ въ тридцати отъ скалистаго берега около полуверсты южнѣе оконечности Шауланъ. Въ 9 час. вечера буруны и удары волнъ увеличились, отчего лопнулъ якорный канатъ и пароходъ потащило къ берегу и всѣмъ лѣвымъ бортомъ бросило на скалы. Послѣ первыхъ ударовъ упали мачты, вслѣдъ за тѣмъ пароходъ переломился сзади кожуховъ и сталъ быстро погру-

жаться. Спасеніе его стало уже невозможно, а потому командиръ сосредоточилъ все свое вниманіе на спасеніи команды и ему удалось, сохранивъ полный порядокъ, переправить на берегъ большую часть команды посредствомъ упавшихъ мачтъ и перлиня, переданнаго на ближайшую скалу. Самъ же командиръ, желая до конца исполнить свой долгъ, остался на кожухѣ парохода до тѣхъ поръ, пока кожухъ не былъ разбитъ бурунами. Тогда уже не было возможности съ берега подать ему помощи и онъ погибъ въ бурунахъ на прибрежныхъ каменьяхъ. Кромѣ командира при этомъ крушеніи погибло 3 офицера и 16 нижнихъ чиновъ. Погибло также все казенное и частное имущество, шканечные журналы и журналъ гидрографическихъ работъ.

Морской генералъ-аудиторіатъ нашелъ, что со стороны командира парохода, лейтенанта Паскочина, и находившагося на пароходѣ кап. 2 р. Ивашинцова не было никакихъ упущеній при управленіи пароходомъ «Куба», какъ во время слѣдованія его въ Анперонскій проливъ, такъ и въ принятіи мѣръ для спасенія его отъ гибели; напротивъ, офицеры эти оказали надлежащую распорядительность и хладнокровіе во время явной опасности и лейт. Поскочинъ пожертвовалъ жизнью, ради исполненія долга службы. Потому, морской генералъ-аудиторіатъ полагалъ: кап. 2 р. Ивашинцова отъ отвѣтственности освободить, убытокъ принять на счетъ казны; выдать офицерамъ и нижнимъ чинамъ, спасшимся при крушеніи, за по-

терю собственности, первымъ полугодовые, а послѣднимъ годовые оклады жалованья.

Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: исполнить согласно заключенію морскаго генералъ-аудиторіата, но выдать денежное пособіе офицерамъ, потерявшимъ имущество во время крушенія, въ дополненіе къ полученному ими, по особому Высочайшему повелѣнію, въ такомъ размѣрѣ, чтобы вся сумма составила для каждаго годовой окладъ жалованья.

Въ 1876 году 27 іюня, въ 4½ ч. пополуночи, при снятіи съ якоря парохода «Красноводскъ» изъ бухты Муравьева, произошелъ взрывъ парового котла, вслѣдъ за сигналомъ въ машинное отдѣленіе: «ходъ впередъ». Взрывомъ сдвинуло котелъ, помяло и сломало кильсоны и шпангоуты, разорвало оба борта парохода отъ кожуховъ до капитанской каюты и разрушило палубу въ кормовой части. При этомъ случаѣ погибли кап.-лейт. Борисовъ и 7 нижнихъ чиновъ.

Слѣдственною коммисіею обнаружено, что взрывъ произошелъ отъ чрезмѣрнаго давленія пара. Коммисія нашла, что нѣкоторые котельные листы потеряли отъ времени службы 1/6 своей первоначальной толщины и во всѣхъ топкахъ, въ заднихъ частяхъ ихъ сводовъ, сдѣлано по одной вставкѣ. При уменьшеніи прочности котла, ни въ какомъ случаѣ не слѣдовало бы допускать въ немъ давленіе пара выше 50 ф., а между тѣмъ діаграммы снимались при давленіи 62 ф. и при этомъ старшій кочегаръ парохода не былъ знакомъ

съ употребленіемъ манометровъ, да и самый манометръ былъ неисправенъ.

Временное отдѣленіе Николаевскаго военно-морскаго суда при Бакинскомъ портѣ нашло по этому дѣлу виновными: кап.-лейт. Ладыженскаго въ томъ, что во все время командованія имъ пароходомъ «Красноводскъ» онъ не имѣлъ надлежащаго наблюденія за дѣйствіемъ подчиненнаго ему старшаго механика поруч. Семенова и въ томъ, что, зная неудовлетворительныя качества котла на пароходѣ «Красноводскъ», во все время своего служенія, взамѣнъ принятія рѣшительныхъ мѣръ къ исправленію котла, допускалъ употребленіе подпорокъ къ предохранительнымъ клапанамъ и небрежно относился къ своему дѣлу.

На приговоръ временнаго отдѣленія Николаевскаго военнаго суда послѣдовала Высочайшая конфирмація: временно командующему пароходомъ «Красноводскъ» капитанъ-лейтенанту Ладыженскому, за слабый надзоръ за подчиненнымъ ему механикомъ, объявляется замѣчаніе, а корпуса инженеръ-механиковъ поручикъ Семеновъ 1, за небрежное отношеніе къ своимъ обязанностямъ, имѣвшее послѣдствіемъ взрывъ котла на пароходѣ и гибель людей, арестовывается на гауптвахтѣ на двѣ недѣли, и оба предаются церковному покаянію.

Плаваніе по Аральскому морю.

Въ предыдущей главѣ уже приведены основанія положенія объ Аральской флотиліи, Высочайше утвержденнаго въ 1866 году. Суда этой флотиліи обыкновенно

были заняты доставленіемъ къ разнымъ пунктамъ запасовъ и матеріаловъ для сыръ-дарьинской линіи. Только въ 1865 и 1873 годахъ, по случаю военныхъ дѣйствій, флотилія несла болѣе усиленную дѣятельность. Въ послѣдній изъ этихъ годовъ, во время хивинской экспедиціи, получивъ назначеніе слѣдовать къ Куграду, отрядъ судовъ аральской флотиліи 18-го апрѣля вышелъ изъ устья рѣки Сыръ-Дарья къ острову Такмакъ-ата, въ заливѣ Талдыкъ, а оттуда въ рѣку Кичкине-Дарью и Улькунъ-Дарью и достигъ хивинской крѣпости Акъ-Кала, имѣвшей 5 орудій и гарнизонъ въ тысячу человѣкъ. Сбивъ мѣткими выстрѣлами станки крѣпостныхъ орудій, отрядъ заставилъ ее прекратить пальбу и обратилъ въ бѣгство крѣпостной гарнизонъ.

Плаваніе судовъ сибирской флотиліи.

Наше морское прибрежье въ Восточной Сибири, послѣ присоединенія къ Россіи этого края, много оживлялось постояннымъ приходомъ судовъ нашего флота изъ Балтійскаго моря въ составѣ посылаемыхъ оттуда эскадръ или отдѣльно. Объ этомъ излагается въ V главѣ «Обзора». Что касается собственно до сибирской флотиліи, то она снаряжала суда для доставленія припасовъ и матеріаловъ въ разные порты и гавани Восточнаго океана, Охотскаго моря и Камчатки, а рѣчныя суда флотиліи содержали почтовое сообщеніе по Амуру, перевозили грузы и тяжести, содѣйствовали передвиженію мѣстныхъ войскъ и вообще заселенію края и снабженію его продовольствіемъ.

Дѣятельность матроса на нашемъ прибрежьи краи-

няго Востока вполнѣ носила на себѣ характеръ дѣятельности во всякомъ отдаленномъ, вновь заселяемомъ краѣ, гдѣ не имѣется достаточно рабочихъ рукъ и никакой промышленности, и должна была удовлетворять многимъ такимъ потребностямъ, которыя не мыслимы въ мѣстностяхъ устроенныхъ и заселенныхъ.

Амурскій край еще такъ бѣденъ населеніемъ, что мѣстныя команды были вынуждены содержать свое сельское хозяйство, скотъ, покосы, огороды и рыбную ловлю; безъ собственнаго хозяйства команды не могли бы существовать на отпускаемыя имъ казенныя деньги. Работы въ порту также не было никакой возможности производить безъ участія матросовъ; при помощи ихъ приходилось и сооружать жилища и другія строенія, и выгружать суда, и производить судостроительныя работы. Самыя плаванія вполнѣ подчинялись не военнымъ, но хозяйственнымъ и административнымъ требованіямъ. Размѣры этой береговой работы чиновъ сибирской флотиліи сдѣлаются еще нагляднѣе, если принять въ соображеніе, что въ описываемый періодъ пришлось два раза устроивать главный портъ въ этихъ мѣстахъ, сперва въ Николаевскѣ, а потомъ во Владивостокѣ. Такая постоянная и усиленная береговая работа безъ сомнѣнія имѣла нѣкоторое невыгодное вліяніе на морское и строевое образованіе командъ, но не менѣе того сибирская флотилія во весь отчетный періодъ вполнѣ исправно несла и свои морскія обязанности. Суда ея не только содержали рейсы между разными прибрежными поселеніями Охотскаго

моря и Камчатки, но ходили къ берегамъ Японіи и Китая. Морское министерство и мѣстное морское управленіе употребляло всѣ средства, чтобы вывести край скорѣе изъ этого ненормальнаго состоянія, но эти затрудненія, по самымъ своимъ свойствамъ, зависящимъ исключительно отъ малоіі заселенности края, не могутъ быть такъ скоро устранены, какъ было бы то желательно. Морскому министерству удалось уже передать на попеченіе частнаго общества перевозку почты и грузовъ по рѣкѣ Амуру. Можно надѣяться, что недалеко то время, когда частное общество свяжетъ постоянными линіями судоходства и наши порта Восточнаго океана съ иностранными.

Во внутреннихъ водахъ При-амурскаго края изъ военныхъ судовъ потерпѣлъ крушеніе тендеръ «Камчадалъ» въ 1858 году. Тендеръ «Камчадалъ», подъ командою корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщика Кузьмина, снялся съ якоря съ Николаевскаго рейда на Амурѣ 11 октября 1858 года, для доставленія груза въ Удскъ съ тѣмъ, что ежели до 20 октября онъ не будетъ имѣть возможности придти по назначенію, то долженъ слѣдовать на зимовку въ Аянъ. Плаваніе тендеру предстояло тяжелое, самое же судно было уже старо и весьма ненадежно. Въ послѣднихъ числахъ ноября разнесся слухъ, что въ сѣверной части Амурскаго лимана погибло какое-то судно. Безпокоясь за участь тендера «Камчадалъ», командиръ сибирскоіі флотиліи и портовъ Восточнаго океана принялъ мѣры къ разъясненію этого слуха. Посланныя лица нашли тендеръ

на банкѣ у малаго Пунрскаго фарватера лежащимъ на правомъ боку, съ изломаннымъ рангоутомъ и перерубленнымъ такелажемъ. Послѣ наружнаго осмотра прорубили палубу въ кормовой части, гдѣ нашли тѣла прапорщика корпуса флотскихъ штурмановъ Алексѣева, помощника командира, и шести матросовъ. По медицинскомъ освидѣтельствованіи оказалось, что смерть всѣхъ найденныхъ на тендерѣ произошла отъ апоплексіи, вслѣдствіе замерзанія. Спрошенные гиляки показывали, что видѣли судно подъ парусами, шедшее съ моря къ Сахалину, послѣ того четыре дня былъ штормъ со снѣгомъ, такъ что ничего не было видно. а послѣ шторма увидали судно на томъ мѣстѣ, гдѣ стоялъ потерпѣвшій крушеніе тендеръ «Камчадалъ». Командиръ и 5 человѣкъ команды не отысканы.

Морской генералъ-аудиторіатъ, поставивъ на видъ главному портовому начальству въ портахъ Восточнаго океана, чтобы на будущее время суда отправлялись по назначенію въ такихъ сѣверныхъ мѣстностяхъ возможно ранѣе, полагалъ, что въ данномъ случаѣ нѣтъ достаточныхъ основаній къ обвиненію кого либо въ гибели тендера; поэтому морской генералъ-аудиторіатъ опредѣлилъ: слѣдственное дѣло о крушеніи тендера «Камчадалъ» оставить безъ дальнѣйшихъ послѣдствій, а убытки принять на счетъ казны. Такое рѣшеніе Высочайше утверждено.

# ГЛАВА V.

## ПЛАВАНІЕ СУДОВЪ ВЪ ЗАГРАНИЧНЫХЪ МОРЯХЪ.

Краткій обзоръ кругосвѣтныхъ плаваній до 1856 года.

Приступая къ обзору дальнихъ плаваній судовъ нашего флота, можно съ увѣренностію сказать, что никогда еще русскій военный флагъ не развевался такъ часто въ отдаленныхъ моряхъ всѣхъ частей свѣта, какъ въ прошедшее двадцатипятилѣтіе настоящаго царствованія.

Прежнія посылки судовъ заграницу считались рѣдкимъ и важнымъ событіемъ. Не касаясь плаваній этихъ судовъ въ Средиземномъ морѣ и славныхъ дней наваринской битвы, и обходя молчаніемъ мало полезныя крейсерства въ сороковыхъ годахъ нашихъ старыхъ кораблей въ Нѣмецкомъ морѣ, здѣсь умѣстно бросить, для сравненія, бѣглый взглядъ на тѣ немногія кругосвѣтныя плаванія нашихъ судовъ, которыя совершены были до восшествія на престолъ Государя Императора, такъ какъ преимущественно въ этихъ плаваніяхъ вырабатывались учителя моряковъ настоящаго поколѣнія.

Первая мысль о снаряженіи русской кругосвѣтной экспедиціи возникла при Императрицѣ Екатеринѣ II-й. Подвиги англичанъ, старавшихся познакомить Европу съ отдаленными странами земнаго шара, обратили на этотъ предметъ вниманіе и нашего правительства, тѣмъ болѣе что наши новыя владѣнія на Восточномъ океанѣ стали посѣщаться иностранными судами, которыя начали производить тамъ мѣновую торговлю. Императрица, указомъ отъ 22-го декабря 1786 года, повелѣла: снарядить кругосвѣтную экспедицію изъ пяти судовъ, поручивъ начальство надъ нею капитану 1-го ранга Муловскому. Но война съ Турціею и ожидаемый разрывъ дипломатическихъ сношеній съ Швеціею, остановили экспедицію, и 28 октября 1787 года, когда всѣ суда были уже готовы къ отправленію, состоялся Высочайшій указъ объ отмѣнѣ ея.

Первая мысль о снаряженіи русской кругосвѣтной экспедиціи.

Шестнадцать лѣтъ спустя, Россійско-Американская компанія, получивъ новыя права и привилегіи, рѣшилась завести съ американскими своими колоніями прямыя сношенія моремъ. Съ этою цѣлію, въ 1803 году, она снарядила два корабля «Нева» и «Надежда», и, нагрузивъ ихъ матеріалами и вещами, въ которыхъ нуждались колоніи, отправила въ кругосвѣтное плаваніе. До того времени всѣ эти предметы доставлялись въ Америку чрезъ Охотскъ, по неустроенному пути, съ большимъ трудомъ и издержками.

Первая кругосвѣтная экспедиція россійско-американской компаніи.

Къ этой начальной цѣли экспедиціи правительствомъ прибавлена потомъ другая: отправленіе посольства въ Японію, для основанія торговыхъ сношеній съ этой

страной. Званіе посланника возложено было на камергера Рязанова. Начальство надъ обоими судами и командованіе однимъ изъ нихъ было поручено капитанъ-лейтенанту Крузенштерну; другимъ же судномъ командовалъ капитанъ-лейтенантъ Лисянскій. Судамъ этимъ предоставлено было право носить военный флагъ. Для ученыхъ занятій приглашены были въ экспедицію астрономъ и естествоиспытатель.

Грузъ былъ благополучно доставленъ, но посольство въ Японіи не имѣло успѣха. Японцы не только не согласились на какія либо сношенія съ Россіею, но даже не приняли и подарковъ, привезенныхъ отъ Имени Государя Императора. Въ научномъ отношеніи заслуги этой экспедиціи заключаются, главнѣйшимъ образомъ, въ слѣдующемъ: открытъ портъ Чичагова, на островѣ Нукагива, заливъ Румянцова, на островѣ Матсмаѣ; описаны часть острововъ Матсмая и Сахалина и проливъ Сангарскій, и опредѣлено астрономически много пунктовъ на островахъ и берегахъ Тихаго океана.

Корабль «Нева», разставшись съ «Надеждою» у Сандвичевыхъ острововъ, сталъ на неизвѣстную коралловую мель у необитаемаго острова, въ широтѣ 26° 2′ 48″ N и долготѣ 173° 42′ 30″ W. Островъ этотъ, едва не сдѣлавшійся могилою для экипажа «Невы», названъ именемъ командира Лисянскаго.

Послѣдующія кругосвѣтныя плаванія судовъ компаніи въ началѣ то-

Первый удачный опытъ доставки грузовъ въ колоніи кругосвѣтнымъ путемъ, показалъ компаніи всѣ выгоды и удобства такой операціи, и потому въ

1806 году она снарядила для этой цѣли только что возвратившійся изъ кругосвѣтнаго плаванія корабль «Нева», который первый изъ русскихъ судовъ посѣтилъ Австралію. кущаго столѣтія.

Продолжавшаяся затѣмъ нѣсколько лѣтъ война съ сосѣдними морскими державами не дозволила компаніи посылать свои суда въ колоніи до 1813 года. Въ этомъ году былъ посланъ въ Ситху корабль «Суворовъ», подъ командою лейтенанта М. П. Лазарева, который въ широтѣ 13° S и долготѣ 196½° O открылъ группу изъ пяти необитаемыхъ острововъ, названныхъ имъ группою Суворова. Послѣ того компанія, для своихъ нуждъ, выслала въ колоніи, въ теченіи 30 лѣтъ, 11 судовъ.

Посылки этихъ судовъ кругомъ свѣта имѣли для нашего флота большое значеніе, потому что суда преимущественно комплектовались чинами флота, пріобрѣтавшими такимъ образомъ большую практику въ морскомъ дѣлѣ. Въ спискахъ командировъ и офицеровъ, служившихъ на этихъ судахъ, можно встрѣтить фамиліи Крузенштерна, Беллинсгаузена, Лазаревыхъ, Коцебу, Головнина, Литке, Врангеля и другихъ.

Вопросъ объ открытіи пути чрезъ Сѣверный полярный океанъ издавна занималъ всѣ морскія державы, и Россія дѣлала не одну попытку съ этою цѣлію съ сухаго пути и съ моря; но послѣ неудачной экспедиціи Чичагова (1765—1766) подобныя предпріятія съ нашей стороны были оставлены. Экспедиція, снаряженная гр. Румянцовымъ, для отысканія прохода чрезъ Ледовитый океанъ.

*

Въ началѣ 1815 года, одинъ изъ главныхъ поборниковъ науки, графъ Н. П. Румянцовъ, предположилъ снарядить на свой счетъ экспедицію, для отысканія прохода чрезъ Ледовитое море изъ Берингова пролива вдоль береговъ Америки. Для этой цѣли былъ выстроенъ бригъ «Рюрикъ» и начальство надъ нимъ поручено лейтенанту Коцебу, бывшему кадетомъ на кораблѣ у Крузенштерна. Въ числѣ спутниковъ его приглашены были лица, знакомыя съ естественными науками. Капитанъ Коцебу своими изслѣдованіями принесъ большую пользу наукѣ. Онъ открылъ послѣдовательно необитаемыя группы: Румянцова, Спиридова, Рюрика и наконецъ группу Крузенштерна. Перейдя экваторъ, открылъ еще двѣ группы острововъ, названныя островами Кутузова и Суворова. Слѣдуя около береговъ Америки, Коцебу открылъ бухту Шишмарева, съ островомъ Сарычева, при ея входѣ; затѣмъ, на другой годъ, еще пять обитаемыхъ группъ, принадлежащихъ теперь къ цѣпи острововъ Радакъ, и наконецъ острова графа Гейдена.

Первое кругосвѣтное плаваніе русскаго военнаго судна.

Первое *изъ военныхъ судовъ* русскаго флота, совершившее кругосвѣтное плаваніе, было шлюпъ «Діана», подъ командою лейтенанта Головнина. Главнѣйшая цѣль посылки его заключалась въ географическомъ изслѣдованіи части Тихаго океана, прилежащей къ русскимъ владѣніямъ въ Азіи и Америкѣ. «Діана» вышла изъ Кронштадта въ іюлѣ 1807 года и 21 апрѣля 1808 года прибыла къ мысу Доброй Надежды, гдѣ лейтенантъ Головнинъ предполагалъ дать отдыхъ

командѣ: но вмѣсто отдыха онъ нашелъ здѣсь плѣнъ. По случаю разрыва съ Англіею, шлюпъ былъ задержанъ, не смотря на то, что командиръ его имѣлъ видъ отъ англійскаго правительства для свободнаго пропуска «Діаны» въ случаѣ войны съ Россіею. Послѣ тринадцатимѣсячнаго напраснаго ожиданія отвѣта изъ Англіи на протестъ Головнина, онъ счелъ себя въ правѣ нарушить вынужденное силою обязательство не уходить съ рейда. Чтобы оцѣнить всю смѣлость подобнаго поступка, которому немного найдется примѣровъ въ другихъ флотахъ, достаточно сказать, что «Діана» была поставлена на двухъ якоряхъ, между военными англійскими судами; паруса были отвязаны, выходъ былъ только возможенъ при NW вѣтрѣ и команда имѣла большой недостатокъ въ провизіи. Въ сумерки 15 мая 1809 года, при NW. шквалѣ, привязавъ штормовые стаксели, онъ обрубилъ канаты и, завороти вшись на шпрингѣ по вѣтру, ушелъ изъ залива. Въ 9-ть часовъ вечера «Діана» уже летѣла въ морѣ подъ всѣми парусами.

Освободясь благополучно отъ одного плѣна, капитанъ Головнинъ попалъ въ другой. Производя съемку Курильской гряды, онъ зашелъ на «Діанѣ» въ Японію, за водою, и на берегу былъ захваченъ японцами въ плѣнъ, изъ котораго впослѣдствіи освободилъ его старшій лейтенантъ «Діаны» Рикордъ.

Послѣдующія кругосвѣтныя плаванія военныхъ судовъ до полярныхъ

Для тѣхъ же географическихъ изысканій, въ 1817 году былъ посланъ въ Тихій океанъ шлюпъ «Камчатка», подъ командою того же капитана Головнина.

текущаго столѣтія.

который въ это плаваніе обслѣдовалъ Алеутскую гряду.

Въ 1819 году послѣдовало Высочайшее повелѣніе о снаряженіи двухъ экспедицій, для изслѣдованій въ полярныхъ моряхъ обоихъ полушарій. Первый отрядъ, подъ начальствомъ капитана 2-го ранга Беллинсгаузена, состоящій изъ двухъ шлюповъ «Востокъ» и «Мирный» (послѣднимъ командовалъ лейтенантъ М. П. Лазаревъ), назначенъ для открытій въ Южномъ полярномъ морѣ. Второй отрядъ, подъ командою капитанъ-лейтенанта Васильева, состоялъ тоже изъ двухъ шлюповъ: «Открытіе» и «Благонамѣренный» (послѣдній подъ начальствомъ лейтенанта Шишмарева) и долженъ былъ производить изслѣдованія на сѣверѣ и сѣверо-востокѣ отъ Берингова пролива.

Изслѣдованія капитана Беллинсгаузена хорошо извѣстны ученому міру. Проникнувъ во льдахъ до 69° 48′ S широты, онъ, между прочимъ, открылъ группу Маркиза де-Траверсе, острова Россіянъ, состоящіе изъ 15 группъ, островъ Петра Великаго и берегъ Императора Александра I-го.

Капитанъ Васильевъ, дойдя въ Сѣверномъ полярномъ морѣ до широты 71° 6′ N и долготы 166° 8′ W, встрѣтилъ льды и убѣдился въ необходимости имѣть при отрядѣ малое судно, для чего онъ и отправился въ Ново-Архангельскъ. Выстроивъ здѣсь ботъ и взявъ его съ собой, капитанъ Васильевъ снова отправился въ полярное море, и на пути открылъ островъ Нунивокъ. Дойдя до широты 70° 40′, онъ возвратился въ Камчатку.

Этой экспедиціи мы обязаны изслѣдованіемъ значительной части береговъ Америки, отъ мыса Невенгама до Нортонова залива, и потомъ отъ мыса Ледянаго до мыса Лизбурна, а также части береговъ Азіи.

Въ началѣ нынѣшняго столѣтія у нашихъ американскихъ колоній стали показываться американскія коммерческія суда, производившія, въ подрывъ компаніи, контрабандную торговлю съ туземцами; а потому россійско-американская компанія ходатайствовала о посылкѣ въ ея колоніи военныхъ крейсеровъ. Въ этихъ видахъ въ 1821 году были снаряжены въ Кронштадтѣ шлюпъ «Аполлонъ» и бригъ «Аяксъ», которымъ, между прочимъ, поручена была и доставка въ Камчатку и Ново-Архангельскъ грузовъ. Начальство надъ экспедиціею было ввѣрено капитану 1-го ранга Тулубьеву, командиру шлюпа «Аполлонъ», а командованіе «Аяксомъ» было поручено лейтенанту Филатьеву. Но начальникъ экспедиціи, уже давно страдавшій чахоткою, на пути къ мысу Доброй Надежды скончался, и вмѣсто его командованіе шлюпомъ принялъ лейтенантъ Хрущевъ.

Шлюпъ «Аполлонъ» благополучно прибылъ въ колонію, но «Аяксъ», дойдя до береговъ Голландіи, претерпѣлъ тамъ крушеніе, и команда оставила полуразрушенное судно, которое однакожъ лоцмана сняли съ мели. Его впослѣдствіи исправили и доставили въ Кронштадтъ.

На смѣну шлюпу «Аполлонъ» въ 1822 году были посланы фрегатъ «Крейсеръ» и шлюпъ «Ладога».

Первымъ изъ этихъ судовъ командовалъ капитанъ 2-го ранга М. П. Лазаревъ 1-й, а вторымъ капитанъ-лейтенантъ А. П. Лазаревъ 2-й. Въ 1823 году вмѣсто ихъ былъ посланъ въ колонію военный шлюпъ «Предпріятіе», подъ командою капитанъ-лейтенанта Коцебу. Этотъ ученый мореплаватель и на этотъ разъ обогатилъ науку своими открытіями. Въ Низменномъ архипелагѣ онъ открылъ небольшой обитаемый островъ «Предпріятіе,» группу острововъ Беллинсгаузена, островъ Кордюкова, и группы Римскаго-Корсакова и Этшольца.

Въ 1824 году была заключена конвенція съ Сѣверо-Американскими Соединенными штатами, по которой, въ теченіи 10 лѣтъ, дозволялось кораблямъ обѣихъ державъ заходить безъ стѣсненія во всѣ гавани и бухты, находящіяся въ предѣлахъ обоихъ государствъ, а потому дальнѣйшее пребываніе крейсеровъ въ колоніяхъ сдѣлалось безполезнымъ. Тогда въ кругосвѣтное плаваніе стали отправлять суда только для доставленія грузовъ въ Камчатку и для ученыхъ изысканій.

Въ 1824 году былъ посланъ въ Камчатку шлюпъ «Смирный», подъ командою капитанъ-лейтенанта Дохтурова. Но шлюпъ этотъ, получивъ въ Нѣмецкомъ морѣ сильныя поврежденія, перезимовалъ въ портѣ Арендалѣ и весной вернулся въ Кронштадтъ. Вмѣсто его, въ 1825 году, былъ посланъ въ Камчатку транспортъ «Кроткій», подъ командою кап.-лейт. Врангеля.

Въ 1826 году было отправлено въ кругосвѣтное плаваніе два судна: шлюпы «Моллеръ» и «Сенявинъ».

Первымъ командовалъ кап.-лейт. Станюковичъ, а вторымъ кап.-лейт. Литке. Начальство надъ экспедиціею было поручено капитану Станюковичу. Ему предписывалось заняться изслѣдованіемъ Амурской гряды и части океана, прилежащей къ Сандвичевымъ островамъ, а капитану Литке—заняться изслѣдованіемъ береговъ Чукотской земли, Камчатки и Охотскаго моря.

Капитанъ Станюковичъ, слѣдуя инструкціи, шелъ по направленію цѣпи Сандвичевыхъ острововъ, опредѣлилъ положеніе восьми изъ нихъ и открылъ острова Моллера; кромѣ того, описалъ часть Алеутской гряды.

Но съ особеннымъ уваженіемъ должно отнестись къ научнымъ изслѣдованіямъ капитана Литке въ Беринговомъ морѣ и Каролинскомъ архипелагѣ. Ему наука обязана открытіемъ въ этомъ архипелагѣ 12 группъ и острова Бонимъ-Сима, а также составленіемъ атласа изъ 51 карты. По части физики произведены опыты надъ постояннымъ маятникомъ и магнитныя наблюденія, наблюденія надъ часовыми колебаніями барометра и, наконецъ, наблюденія температуры морской воды на поверхности. Сдѣланы богатыя пріобрѣтенія по части зоологіи, ботаники, геогнозіи и этнографіи.

Два года спустя, былъ посланъ въ Камчатку транспортъ «Кроткій», подъ командою капитанъ-лейтенанта Гагенмейстера, который открылъ группу обитаемыхъ острововъ въ широтѣ 9° 5′ 38″ N и долготѣ

167° 22′ 18″ О, и около 20 миль къ западу отъ нея другую группу.

Въ 1831 году отправленъ былъ въ кругосвѣтное плаваніе съ тою же цѣлію транспортъ «Америка», подъ командою капитанъ-лейтенанта Хромченко. Ему удалось опредѣлить астрономически нѣсколько группъ въ Австраліи. По возвращеніи этого транспорта въ Кронштадтъ, въ 1834 году, онъ снова былъ отправленъ въ Тихій океанъ, съ казеннымъ грузомъ, подъ командою капитанъ-лейтенанта фонъ-Шанца. Плаваніе его замѣчательно открытіемъ новой группы острововъ. Группа эта состоитъ изъ 13-ти большихъ, частію обитаемыхъ, острововъ и принадлежитъ къ архипелагу Маршалла.

Такимъ образомъ, въ теченіи 27 лѣтъ было въ кругосвѣтномъ плаваніи только 16-ть военныхъ судовъ. Въ послѣдующіе затѣмъ 18 лѣтъ ихъ оказывается еще меньше. Въ періодъ времени съ 1834 по 1852 годъ было отправлено въ Тихій океанъ только пять судовъ, и то по крайней необходимости.

Въ 1840 году былъ посланъ транспортъ «Або», подъ командою капитанъ-лейтенанта Юнкера, для доставки необходимыхъ для охотской флотиліи грузовъ; въ 1843 году транспортъ «Иртышъ», въ 1848 году транспортъ «Байкалъ» для службы въ охотской флотиліи, нуждавшейся въ транспортныхъ судахъ; въ 1850 году корветъ «Оливуца», для крейсерства около береговъ Сибири, гдѣ китобои производили грабежи

и въ 1852 году транспортъ «Двина» съ разными грузами въ Камчатку.

Изъ этихъ судовъ, транспортъ «Двина» открылъ группу изъ 16 острововъ, названную группою Великаго Князя Константина, а транспортъ «Байкалъ» разсѣялъ вѣковое заблужденіе о недоступности Амура съ моря. Капитанъ Невельской первымъ изъ мореплавателей вошелъ на транспортѣ въ амурскій лиманъ изъ Татарскаго пролива и тѣмъ доказалъ, что Сахалинъ не полуостровъ, какъ до того полагали, а островъ. Это открытіе имѣло важное значеніе въ амурскомъ вопросѣ. Транспортъ «Иртышъ» и корветъ «Оливуца», по благополучномъ прибытіи къ берегамъ Сибири, были употреблены для нуждъ сибирской флотиліи.

Отправленіе изъ Кронштадта въ кругосвѣтное плаваніе фрегатовъ „Паллада“, „Аврора“, „Діана“, корвета „Наварринъ“ и транспорта „Нѣманъ“.

Въ концѣ 1852 года изъ Кронштадта вышелъ въ кругосвѣтное плаваніе фрегатъ «Паллада», на которомъ отправился генер.-адъютантъ Путятинъ, для заключенія торговаго трактата съ Японіей. Отсюда же въ слѣдующемъ году ушли въ Тихій океанъ: фрегатъ «Аврора» и корветъ «Наварринъ», для крейерства, и транспортъ «Нѣманъ» въ Камчатку съ разными грузами. Всѣ эти суда считались лучшими и надежнѣйшими въ балтійскомъ флотѣ, и морское министерство надѣялось, что чрезъ нѣсколько лѣтъ вернутся на нихъ опытные моряки и будутъ учителями оставшихся въ Балтикѣ товарищей. Но надеждамъ этимъ не суждено было осуществиться.

Фрегатъ «Аврора» прибылъ къ мѣсту назначенія,

но въ самомъ бѣдственномъ положеніи, имѣя большую часть экипажа въ цингѣ, происшедшей отъ сырости въ палубахъ, такъ какъ въ суднѣ была постоянная течь, вслѣдствіе слабаго его скрѣпленія. Корветъ «Наваринъ», по случаю значительныхъ поврежденій, не могъ продолжать плаваніе и былъ проданъ въ Голландіи за ничтожную сумму. Транспортъ «Нѣманъ», на пути своего слѣдованія въ Тихій океанъ, потерпѣлъ крушеніе на скалахъ шведскихъ шхеръ. Что касается до фрегата «Паллада», то къ нему присоединилась въ Англіи шкуна «Востокъ», тамъ купленная, и оба эти судна отправились въ Тихій океанъ. На пути отъ мыса Доброй Надежды къ Сингапуру, на фрегатѣ стала оказываться течь бортами и палубами, и это обстоятельство побудило генералъ-адъютанта Путятина просить о присылкѣ изъ Кронштадта, на смѣну «Паллады», выстроеннаго въ 1852 году фрегата «Діана».

По прибытіи экспедиціи въ Гонгъ-Конгъ, ген.-адъют. Путятинъ на шкунѣ «Востокъ» совершилъ плаваніе въ Кантонъ, для сношенія съ мѣстными китайскими властями. Такимъ образомъ шкуна «Востокъ» было первое русское судно, воспользовавшееся правомъ, предоставленнымъ европейцамъ, посѣщать китайскіе порты на военныхъ судахъ. 9-го августа весь отрядъ, съ присоединившимся къ нему еще корветомъ «Оливуца» и компанейскимъ транспортомъ «Князь Меньшиковъ», прибыли въ Нагасаки. Въ половинѣ августа скончался свѣтскій императоръ Япо-

ніи. Это обстоятельство, вмѣстѣ съ прочими, пріостановили на время ходъ переговоровъ, и потому эскадра наша перешла на короткое время въ Шангай, для пополненія запасовъ провизіи. 22-го декабря отрядъ вторично прибылъ въ Нагасаки и ген.-ад. Путятинъ, послѣ переговоровъ съ присланными отъ японскаго правительства уполномоченными, 24-го января 1854 г. ушелъ съ отрядомъ въ Манилу.

Ожидаемый разрывъ дипломатическихъ сношеній съ Франціею и Англіею, заставилъ отрядъ отправиться въ Татарскій проливъ, гдѣ ген.-ад. Путятинъ получилъ Высочайшее повелѣніе—русскимъ судамъ, плавающимъ въ Тихомъ океанѣ, соединиться въ Де-Кастри и состоять въ распоряженіи генералъ-губернатора Восточной Сибири. Считая стоянку въ Де-Кастри неудобною и опасною, генер.-адъют. Путятинъ, достигнувъ 22-го мая 1854 года Императорской гавани, рѣшился здѣсь остаться и ожидать дальнѣйшихъ распоряженій; а между тѣмъ, на случай непріязненныхъ дѣйствій со стороны французовъ или англичанъ, занялся устройствомъ батареи для лучшей защиты судовъ. По прибытіи же сюда генералъ-губернатора, фрегатъ «Паллада» былъ подвергнутъ освидѣтельствованію и оказалось, что дальнѣйшее плаваніе его, безъ капитальныхъ исправленій, представляется небезопаснымъ. Имѣя въ виду, что въ это время въ распоряженіе генер.-адъют. Путятина выслань былъ уже другой фрегатъ, «Діана», прибывшій въ Де-Кастри въ іюнѣ 1854 года, подъ командой кап.-

лейт. Лесовскаго, генералъ Муравьевъ предписалъ командиру «Паллады» ввести ввѣренный ему фрегатъ въ р. Амуръ. Но всѣ усилія по этому предмету остались безуспѣшными по причинѣ мелководія на барѣ рѣки. Фрегатъ пробовали провести двумя фарватерами, совершенно разгрузивъ его, и наконецъ принуждены были отвести въ Императорскую гавань, гдѣ въ 1855-мъ году онъ былъ затопленъ, чтобы весною не достался въ руки непріятеля. Команда съ фрегата осталась на устьѣ Амура, а орудія употреблены на батареи.

Помѣщеніе фрегата «Паллада» на зимовку задержало «Діану» у береговъ Сибири до половины сентября 1854 года, послѣ чего генер-адъют. Путятинъ отправился на «Діанѣ» въ Японію, для окончанія начатыхъ имъ переговоровъ. Зайдя въ японскіе порты Хакодате, Оосаки и Кадо, онъ прибылъ 22 ноября въ Симоду, гдѣ, 26 января 1855 г., и заключенъ былъ съ японцами трактатъ. Фрегатъ погибъ 7 января 1855 года отъ послѣдствій одного изъ тѣхъ ужасныхъ землетрясеній, которыя въ тѣхъ мѣстахъ покрываютъ развалинами и опустошеніями цѣлыя области.

Капитанъ Лесовскій, съ 8 офицерами, 150 нижними чинами и 500 пуд. пороху, отправленъ былъ генер-адъют. Путятинымъ на американскій шкунѣ изъ Японіи въ Петропавловскій портъ; но, освѣдомившись тамъ о мѣстѣ нахожденія нашей эскадры, перешелъ съ офицерами и командою со шкуны на американскій бригъ «William Penn», прибывшій въ Петропавловскъ съ грузомъ, посланнымъ туда, по рас-

поряженію нашего посланника въ Вашингтонѣ, и отправился въ Де-Кастри, а оттуда къ мысу Лазарева, и, не встрѣтивъ въ пути непріятельскихъ судовъ, достигъ благополучно цѣли назначенія. Другая же партія, состоящая изъ лейт. Мусина-Пушкина, 6-ти офицеровъ, лекаря, священника, переводчика и 275 нижнихъ чиновъ,—отправилась къ предѣламъ Сибири на зафрахтованномъ бременскомъ бригѣ, и на немъ была взята въ плѣнъ 20 іюля 1855 года, около острова Сахалина, англійскимъ пароходомъ, который впослѣдствіи доставилъ въ Аянъ лекаря, священника и больныхъ нижнихъ чиновъ взятой въ плѣнъ команды.

Между тѣмъ генер.-адъют. Путятинъ, тотчасъ послѣ крушенія «Діаны», приступилъ къ постройкѣ шкуны въ японскомъ портѣ Хеда, близъ того мѣста гдѣ фрегатъ потерпѣлъ крушеніе, намѣреваясь послать ее къ берегамъ Сибири съ извѣстіемъ о крушеніи фрегата. Большая часть потребнаго для постройки лѣсу была вырублена въ горахъ нашими матросами, которымъ пришлось учить японцевъ гнать смолу, прясть пеньку, спускать тросы, шить паруса. Черезъ $2^1/_2$ мѣсяца, при содѣйствіи японскихъ мастеровыхъ, шкуна была спущена, названа «Хеда», и оказалась весьма хорошимъ судномъ. Вооруживъ шкуну, ген.-ад. Путятинъ отправился на ней въ море и послѣ двухнедѣльнаго плаванія достигъ Петропавловскаго порта; но, не найдя здѣсь нашей эскадры, вышелъ изъ Авачинской губы. На пути къ Де-Кастри, по выходѣ изъ Лаперузова пролива, ночью, шкуна сош-

лась съ непріятельскими судами, изъ которыхъ одно пустилось за нимъ въ погоню. Сдѣлавшійся въ то время ровный вѣтеръ далъ шкунѣ хорошій ходъ и къ разсвѣту гнавшееся судно едва было видно съ топа шкунской мачты. Ускользнувъ отъ рукъ непріятеля, шкуна отправилась къ лиману Амура и 8 іюня бросила якорь противъ Николаевскаго поста. Шкуна «Хеда», вмѣстѣ съ орудіями бывшаго фрегата «Діана», передана въ 1856 году японскому правительству, согласно заключенному съ нимъ при постройкѣ ея условію.

Дальнія плаванія судовъ, начиная съ 1856 года.

Въ предыдущей главѣ «Обзора» уже было сказано, что необходимость дальнихъ плаваній, какъ лучшей морской школы для офицеровъ и командъ, составляла твердое убѣжденіе Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, и что такой взглядъ удостоился полнаго одобренія Государя Императора. Еще во время войны производилось усиленное строеніе винтовыхъ судовъ, чтобы, по заключеніи мира, отправить ихъ въ дальнія и продолжительныя плаванія, и потому немедленно по заключеніи мира, въ томъ же 1856 году, Его Императорское Высочество нашелъ уже возможнымъ снарядить въ Средиземное море эскадру изъ трехъ паровыхъ судовъ и двухъ парусныхъ. Съ этого времени наши заграничныя плаванія уже болѣе не прекращались, и русскій флагъ съ честью развѣвался во всѣхъ пяти частяхъ свѣта. Нижепомѣщенная вѣдомость показываетъ количество судовъ, состоявшихъ въ заграничныхъ плаваніяхъ съ 1855 по 1880 годъ, гдѣ они плавали, и число находившихся на нихъ командъ.

| Въ какомъ году | Балтійскаго флота и Сибирской флотиліи. | | | | | Черноморскаго флота. | | | | На этихъ судахъ находилось. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Въ Средиземномъ морѣ. | Въ Атлантическомъ океанѣ. | Въ Тихомъ океанѣ. | У береговъ Швеціи, Даніи, Пруссіи и Англіи. | | Въ Средиземномъ морѣ. | Въ Константинополѣ. | Въ Галацѣ. | И Т О Г О. | Офицеровъ. | Гардемариновъ, конду кторовъ и юнкеровъ. | Чиновниковъ. | Нижнихъ чиновъ. |
| 1855 | — | — | 5 | — | | — | — | — | 5 | 64 | — | 12 | 1139 |
| 1856 | 5 | — | 3 | — | | — | — | — | 8 | 156 | 60 | 18 | 3052 |
| 1857 | 11 | 1 | 8 | 5 | | — | — | — | 25 | 352 | 89 | 38 | 5773 |
| 1858 | 7 | — | 10 | 4 | | — | — | — | 21 | 438 | 45 | 32 | 7546 |
| 1859 | 14 | — | 13 | — | | — | 2 | 1 | 30 | 283 | 102 | 40 | 8815 |
| 1860 | 8 | — | 18 | — | | 1 | 2 | — | 29 | 419 | 113 | — | 7081 |
| 1861 | 5 | 1 | 24 | 4 | | 3 | 3 | 2 | 42 | 467 | 96 | 24 | 7298 |
| 1862 | 4 | 3 | 19 | 2 | | 2 | 2 | 1 | 33 | 307 | 252 | 35 | 5967 |
| 1863 | 2 | 7 | 15 | 2 | | 1 | 2 | 1 | 30 | 327 | 249 | 31 | 6549 |
| 1864 | 1 | 7 | 14 | 6 | | — | 1 | 1 | 30 | 305 | 215 | 13 | 6293 |
| 1865 | 6 | 1 | 15 | 27 | | — | 2 | 3 | 54 | 581 | 232 | 81 | 9932 |
| 1866 | 3 | 3 | 11 | 4 | | 2 | — | 2 | 25 | 335 | 222 | 44 | 5677 |
| 1867 | 2 | 1 | 5 | 4 | | 3 | 1 | — | 16 | 193 | 243 | 23 | 4057 |
| 1868 | 3 | 1 | 3 | 3 | | 3 | 1 | 1 | 15 | 133 | 204 | 14 | 2439 |
| 1869 | 2 | 1 | 6 | 1 | | 4 | 1 | 1 | 16 | 170 | 199 | 14 | 2442 |
| 1870 | 1 | 1 | 10 | 1 | | 4 | 1 | 1 | 19 | 227 | 143 | 9 | 3251 |
| 1871 | 2 | 2 | 10 | — | | 4 | 1 | 1 | 20 | 207 | 148 | 22 | 3132 |
| 1872 | 2 | — | 15 | 1 | | 2 | 2 | 1 | 23 | 225 | 83 | 19 | 3309 |
| 1873 | 3 | — | 10 | — | | 2 | 2 | — | 17 | 188 | 95 | 30 | 2742 |
| 1874 | 1 | — | 10 | 3 | | 3 | 1 | 1 | 19 | 212 | 53 | 28 | 3126 |
| 1875 | 4 | — | 7 | 3 | | 1 | 1 | 1 | 17 | 209 | 47 | 27 | 3643 |
| 1876 | 5 | — | 11 | 2 | | 4 | 2 | 1 | 25 | 280 | 78 | 35 | 4051 |
| 1877 | 1 | 3 | 12 | — | | 1 | 4 | — | 21 | 233 | 57 | 29 | 3469 |
| 1878 | 2 | 3 | 12 | 1 | | — | 10 | 1 | 29 | 283 | 83 | 28 | 3659 |
| 1879 | 3 | 4 | 12 | 5 | | 3 | 1 | — | 28 | 329 | 102 | 39 | 4594 |

Плаванія эти совершались при слѣдующихъ обстоятельствахъ (*).

1856 годъ. Эскадра вышла изъ Кронштадта 2-го октября, подъ флагомъ кон.-адм. Беренса, и состояла изъ пароваго корабля «Выборгъ» (кап. 1 р. Дюгамель), пароваго фрегата «Палканъ» (кап. 2 р. Юпковъ), пароходо-фрегата «Олафъ» (кап. 1 р. Веймарнъ) и двухъ парусныхъ судовъ: фрегата «Касторъ» (кап.-лейт. Панафидинъ) и брига «Филоктетъ» (кап.-лейт. Пузино). Изъ нихъ фрегату «Палканъ» и бригу «Филоктетъ» предписано было состоять при Императорскихъ миссіяхъ: первому въ Аѳинахъ, а послѣднему въ Константинополѣ; остальныя суда эскадры должны были оставаться въ Ниццѣ и Генуѣ, на время пребыванія заграницею Вдовствующей Императрицы Александры Ѳеодоровны.

Эскадра, передъ отплытіемъ изъ Кронштадта, была удостоена посѣщеніемъ Государя Императора.

1857 годъ. Въ Кадиксѣ кон.-адм. Беренсъ получилъ депешу, которою сообщалось приказаніе Государя Императора всю эскадру соединить въ Генуѣ и ожидать тамъ Его Императорское Высочество Генералъ-Адмирала. Въ половинѣ января эскадра прибыла на Генуэзскій рейдъ. Здѣсь, 23 января, Генералъ-Адмиралъ

---

(*) Здѣсь не упоминается о плаваніяхъ яхтъ, пароходо-фрегатовъ и разныхъ мелкихъ судовъ въ Балтійскомъ морѣ къ берегамъ сосѣднихъ державъ, а равно о судахъ черноморской флотиліи, находившихся на станціяхъ въ Константинополѣ и Галацѣ.

сдѣлалъ ей смотръ. Затѣмъ фрегатъ «Палканъ» и бригъ «Филоктетъ» отправились въ Аѳины и Константинополь въ распоряженіе нашего посольства, а другія суда эскадры плавали, отчасти подъ флагомъ Его Высочества, въ западной части Средиземнаго моря, при чемъ корабль «Выборгъ» и фрегатъ «Касторъ» посѣтили Алжиръ. По окончаніи пребыванія въ Ниццѣ Вдовствующей Императрицы, «Олафъ» ушелъ въ Кронштадтъ, куда и прибылъ въ іюнѣ. Въ августѣ того же года прибыли сюда корабль «Выборгъ» и фрегатъ «Касторъ».

Въ этомъ же году отправлены изъ Кронштадта въ дальнее плаваніе три винтовыя эскадры: двѣ въ Черное море, и одна къ устью Амура. Въ составѣ черноморскихъ эскадръ заключались шесть корветовъ, раздѣленныхъ на два отряда. Первый отрядъ, подъ начальствомъ кап. 1 р. Лихачева, состоялъ изъ корветовъ: «Рысь» (кап. 2 р. Кульчинскій), «Зубръ» (кап.-лейт. Астаповъ) и «Удавъ» (кап.-лейт. Попандопуло); второй отрядъ изъ корветовъ: «Вепрь» (кап. 1 р. Винкъ), «Волкъ» (кап. 2 р. Карповъ) и «Буйволъ» (кап.-лейт. Макухинъ). Первый отрядъ отправился изъ Кронштадта 13 іюля и прибылъ въ Николаевъ 7 сентября, а второй вышелъ 28 августа и прибылъ на мѣсто назначенія въ слѣдующемъ уже году.

Кругосвѣтная эскадра подъ начальствомъ кап. 1 р. Кузнецова состояла изъ трехъ корветовъ: «Воевода» (кап.-лейт. Брюмеръ), «Новикъ» (кап.-лейт. Сталь) и «Бояринъ» (кап. 2 р. Гревенсъ), и трехъ клиперовъ:

«Пластунъ» (кап.-лейт. Мацкевичъ), «Джигитъ» (кап.-лейт. Майдель) и «Стрѣлокъ» (кап.-лейт. Федоровичъ). Суда эти вышли изъ Кронштадта 19 сентября, а чрезъ нѣсколько дней, 26 сентября, также въ Тихій океанъ отправился изъ Кронштадта еще фрегатъ «Аскольдъ», подъ командою флиг.-адъют. Унковскаго. На эту эскадру было возложено, между прочимъ, порученіе подкрѣпить генер.-адъют. графа Путятина въ его переговорахъ съ китайскимъ правительствомъ, которые онъ велъ въ Печилійскомъ заливѣ, куда онъ прибылъ на пароходѣ «Америка» изъ Николаевска. Генер.-адъют. графу Путятину предписано было, не касаясь вопроса о рѣкѣ Амурѣ, домогаться отъ китайцевъ только тѣхъ преимуществъ для Россіи, какія получатъ другія націи.

Въ томъ же 1857 году прибылъ изъ Архангельска въ Кронштадтъ фрегатъ «Илья Муромецъ» и воротились изъ Тихаго океана парусныя суда: фрегатъ «Аврора», корветъ «Оливуца» и транспортъ «Двина».

Въ 1857 году въ послѣдній разъ плавали заграницею наши парусныя суда.

1858 годъ. Въ 1858 году были снаряжены въ Кронштадтѣ въ заграничное плаваніе двѣ эскадры. Одна, состоявшая изъ корветовъ: «Рында» (кап.-лейт. Андреевъ) и «Гридень» (кап.-лейт. Стромиловъ) и клипера «Опричникъ» (кап.-лейт. Федоровскій), подъ начальствомъ флиг.-адъют. Попова, отправилась 24 іюля въ кругосвѣтное плаваніе, къ берегамъ восточной Сибири, а другая, состоявшая изъ корабля «Ретвизанъ» (кап. 1 р. баронъ Таубе), пароходо-фрегата «Рюрикъ» (кап.-лейт. Ба-

женовъ), фрегата «Громобой» (кап. 1 р. Изыльметьевъ) и корветовъ «Баянъ» (кап. 2 р. Истоминъ), «Медвѣдь» (кап.-лейт. Чебышевъ), подъ начальствомъ кон.-адм. Истомина, вышла осенью въ Средиземное море.

Изъ судовъ эскадры Средиземнаго моря корветы «Баянъ» и «Медвѣдь» имѣли назначеніе состоять въ распоряженіи россійскихъ миссій: первый, въ Аѳинахъ, а второй въ Константинополѣ.

12 октября на пароходо-фрегатѣ «Гремящій», въ сопровожденіи парохода «Олафъ», Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ прибылъ въ Киль, гдѣ засталъ «Громобой» и «Рюрикъ». Осмотрѣвъ суда, Его Высочество въ тотъ же день отправилъ ихъ на соединеніе съ эскадрою въ Виллафранку.

Къ декабрю мѣсяцу въ Виллафранкѣ собрались слѣдующія суда эскадры Средиземнаго моря: корабль «Ретвизанъ», фрегаты «Громобой» и «Палканъ», корветъ «Баянъ» и пароходо-фрегатъ «Рюрикъ». 4 декабря Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ поднялъ Свой флагъ на фрегатѣ «Громобой» и, построивъ суда въ линію баталіи, вышелъ со всей эскадрой въ море. Эскадра, послѣ посѣщенія нѣкоторыхъ французскихъ портовъ, возвратилась 13 декабря въ Виллафранку, за исключеніемъ фрегата «Палканъ», оставленнаго въ Тулонѣ, для ввода въ докъ и исправленія, а 17 декабря Его Высочество съ «Громобоемъ» и «Ретвизаномъ» вышелъ подъ парами съ рейда, для слѣдованія въ Геную.

Кромѣ того, по случаю путешествія Государя

Императора въ Архангельскъ, посланъ былъ туда изъ Кронштадта, съ открытіемъ навигаціи, пароходо-фрегатъ «Гремящій», который послужилъ для переѣзда Его Величества изъ Архангельска въ Соловецкій монастырь, и затѣмъ возвратился въ Кронштадтъ въ концѣ іюля. Пароходо-фрегатъ «Камчатка» ходилъ въ Бордо съ командами на стропвшіяся въ этомъ городѣ суда для русскаго флота: фрегатъ «Свѣтлана», корветъ «Баянъ» и яхту «Штандартъ». Яхта пришла въ Кронштадтъ въ послѣднихъ числахъ октября, фрегатъ же «Свѣтлана», задержанный въ пути случившимися повреждеиіями въ корпусѣ судна, оставленъ на зимовкѣ въ Копенгагенѣ, откуда прибылъ въ Кронштадтъ весною 1859 года.

Отправленные въ началѣ декабря 1858 года изъ Севастополя въ Кронштадтъ, построенные въ Николаевѣ, корабли «Цесаревичъ» и «Синопъ», не имѣя механизмовъ, шли подъ парусами, и первый изъ нихъ прибылъ въ Кронштадтъ 8 іюля, а второй 28 іюня 1859 года.

Между тѣмъ генер.-адъют. графъ Путятинъ, до прихода еще русской эскадры, соединился съ англійскимъ, французскимъ и американскимъ уполномоченными и вмѣстѣ съ ихъ эскадрами прибылъ въ Печилійскій заливъ. Союзники взяли форты при устьѣ рѣки Пейхо, ведущей къ Пекину, и заняли городъ Тзянь-Дзинъ. Устрашенный пекинскій дворъ послалъ туда своихъ уполномоченныхъ для переговоровъ съ иностранцами и генер.-адъют. графъ Путятинъ успѣлъ пер-

вый заключить съ ними трактатъ $^{1}/_{13}$ іюня 1858 года. Нѣсколько дней послѣ этого китайцы заключили трактаты: съ американскимъ уполномоченнымъ, $^{14}/_{26}$ іюня, съ англійскимъ и французскимъ, $^{15}/_{27}$ іюня.

17 іюня прибылъ въ заливъ Печили фрегатъ «Аскольдъ». Генер.-ад. графъ Путятинъ поднялъ на немъ флагъ чрезвычайнаго посланника и посѣтилъ Нагасаки, Симоду, Канагаву и Шангай. Здѣсь въ августѣ адмиралъ спустилъ свой флагъ.

Въ августѣ 1858 года возвратился въ Кронштадтъ бригъ «Филоктетъ», находившійся въ распоряженіи нашего посланника въ Константинополѣ.

Пріобрѣтеніе складочнаго мѣста въ Виллафранкѣ.

Такъ какъ суда нашего флота начали ежегодно посѣщать Средиземное море, то возникло предположеніе о пріобрѣтеніи покупкою отъ сардинскаго правительства нѣкоторыхъ изъ портовыхъ зданій въ Виллафранкѣ близъ Ниццы, съ цѣлью устройства на берегу мѣста для склада различныхъ матеріаловъ и припасовъ, необходимыхъ судамъ. Сардинское правительство, узнавъ, что таково желаніе Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, изъявило готовность уступить намъ безвозмездно, во временное пользованіе, одно изъ такихъ зданій, состоящее изъ двухэтажнаго дома вмѣстѣ съ прилегающею къ нему мѣстностью. Уступленное намъ, такимъ образомъ, зданіе вполнѣ удовлетворяло потребностямъ нашей эскадры, и въ бытность свою въ 1858 году въ Виллафранкѣ Его Высочество указалъ: въ верхней части большаго магазина устроить больницу, другое небольшое зданіе обратить въ баню;

для исправленія судовъ устроить мастерскія со всѣми принадлежностями, а равно устроить пристань и колодезь. Всѣ эти указанія были приведены въ исполненіе.

1859 годъ. 1859 годъ отличается многочисленными плаваніями нашихъ военныхъ судовъ въ заграничныхъ водахъ.

Въ Средиземномъ морѣ новый годъ засталъ нашу эскадру на Палермскомъ рейдѣ, но фрегатъ «Палканъ» и слѣдовавшій въ Константинополь корветъ «Медвѣдь» перешли въ Мессину, вмѣсто того, чтобъ присоединиться къ эскадрѣ въ Палермо, такъ какъ по правиламъ неаполитанскаго королевства болѣе 4 военныхъ судовъ одной націи не могло быть одновременно въ портѣ королевства.

Въ январѣ Великій Князь Генералъ-Адмиралъ ходилъ на пароходо-фрегатѣ «Рюрикъ» въ Мессину, а потомъ на фрегатѣ «Громобой», съ кораблемъ «Ретвизанъ» и корветомъ «Медвѣдь», въ Мальту. Пароходо-фрегатъ «Рюрикъ» вслѣдъ затѣмъ отправился также въ Мальту, и оттуда въ Чивитавеккію, гдѣ поступилъ въ распоряженіе прусскаго короля.

На страстной недѣлѣ корабль «Ретвизанъ», фрегатъ «Громобой», подъ флагомъ Генералъ-Адмирала, и фрегатъ «Палканъ», вышли изъ Неаполя, встрѣтили Свѣтлое Христово Воскресеніе въ Мессинѣ на якорѣ и отправились въ Пирей, а оттуда въ Яффу. Изъ Яффы Его Высочество ѣздилъ въ Іерусалимъ; офицеры и команды обоихъ судовъ по очереди тоже посѣтили св. градъ. На пути изъ Яффы Его Высочество заходилъ

въ Бейрутъ, Родосъ, Патмосъ, Самосъ и Хіосъ, и 22 мая прибылъ въ Смирну. Въ Архипелагѣ присоединился къ эскадрѣ корветъ «Баянъ». Изъ Смирны Великій Князь Генералъ-Адмиралъ отправился на фрегатѣ «Громобой» въ Константинополь, а отсюда на пароходѣ «Владиміръ» русскаго общества пароходства и торговли перешелъ въ Николаевъ; фрегатъ же 6 іюня, возвратился въ Смирну.

Затѣмъ, согласно приказанію Его Высочества: фрегатъ «Палканъ» отправился изъ Смирны въ Балтійское море отдѣльно, 24 мая; корветъ «Баянъ» 5 іюня ушелъ въ Пирей, въ распоряженіе нашего посольства при греческомъ дворѣ, а корабль «Ретвизанъ» и фрегатъ «Громобой» пошли 9 іюня въ обратный путь соединенно, подъ начальствомъ контръ-адмирала Истомина.

Фрегатъ «Палканъ», слѣдуя по назначенію, заходилъ на пути для исполненія нѣкоторыхъ порученій и пополненія запасовъ въ Мессину, Неаполь, Виллафранку и Кадиксъ. Послѣ довольно труднаго перехода чрезъ океанъ, большею частью при противныхъ вѣтрахъ, фрегатъ 8 іюля пришелъ въ Гавръ и оттуда, по случаю пребыванія въ то время на островѣ Вайтѣ Его Высочества Генералъ-Адмирала, 10 іюля перешелъ въ Портсмутъ. Чрезъ недѣлю прибыли въ тотъ же портъ фрегатъ «Громобой» и корабль «Ретвизанъ», заходившіе на пути изъ Смирны въ Мессину, Кадиксъ и Шербургъ.

По осмотрѣ этихъ судовъ Его Высочествомъ, они

оставили Портсмутъ 1 августа и, пополнивъ запасы угля и провизіи въ Килѣ, 19-го того же мѣсяца прибыли въ Кронштадтъ, куда возвратился въ исходѣ августа и корветъ «Баянъ».

Что же касается до фрегата «Свѣтлана», то онъ, по прибытіи весною изъ Копенгагена, вышелъ изъ Кронштадта 15 іюля съ Его Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ въ Англію, зайдя на пути въ Копенгагенъ. Изъ Англіи фрегату было предписано съ возможною скоростью отправиться въ Виллафранку, въ распоряженіе Вдовствующей Императрицы, такъ какъ предназначенный для этой цѣли фрегатъ «Олафъ», по случаю нѣкоторыхъ поврежденій, не былъ своевременно готовъ къ отправленію. Изъ Средиземнаго моря фрегатъ былъ посланъ, подъ командою кап. 2 ран. Чихачева, въ Тихій океанъ.

Для обратнаго переѣзда Его Высочества въ Россію былъ посланъ, 3 августа, изъ Кронштадта построенный въ Америкѣ фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» (кап. 1 р. Шестаковъ), который совершилъ въ 12 дней переходъ изъ Нью-Іорка въ Шербургъ и въ началѣ іюня пришелъ въ Кронштадтъ. Оставивъ Спитгедскій рейдъ 27 августа, Его Высочество 1 сентября прибылъ на этомъ фрегатѣ въ Кронштадтъ.

На смѣну эскадрѣ въ Средиземномъ морѣ въ концѣ 1859 года была отправлена изъ Кронштадта, подъ начальствомъ контръ-адмирала Нордмана, другая эскадра, состоявшая: изъ корабля «Гангудъ» (кап. 1 р. Дюгамель), фрегата «Илья Муромецъ» (кап.-лейт. Сталь),

корвета «Волъ» (кап. 2 р. Чихачевъ), фрегата «Свѣтлана» (кап.-лейт. Пузино) и пароходо-фрегата «Олафъ» (кап. 1 р. Веймарнъ).

Суда перваго амурскаго отряда плавали въ Тихомъ океанѣ. Туда же прибылъ второй отрядъ флиг.-адъют. Попова. Кромѣ того, въ 1859 году отправлены въ Тихій океанъ: корветъ «Посадникъ» (флиг.-адъют. Бирилевъ) и клипера «Разбойникъ» (кап.-лейт. Ратьковъ) и «Наѣздникъ» (кап.-лейт. Селивановъ). Эти послѣднія суда вышли изъ Кронштадта 25 августа.

Въ этомъ же году генер.-адъют. графъ Муравьевъ-Амурскій, первый изъ генералъ-губернаторовъ Восточной Сибири, предпринялъ плаваніе къ берегамъ Японіи и Китая. Для этого на пароходѣ «Америка», въ сопровожденіи трехъ корветовъ нашей эскадры Тихаго океана, послѣ посѣщенія въ первый разъ нашихъ южныхъ гаваней, онъ перешелъ сперва въ Хакодате въ Японіи, а потомъ ходилъ въ Печилійскій заливъ въ Китаѣ. Затѣмъ, по присоединеніи къ его эскадрѣ еще фрегата «Аскольдъ», генер.-адъют. графъ Муравьевъ-Амурскій перенесъ свой флагъ на это послѣднее судно, и со всей эскадрой направился въ Іеддо въ Японіи, куда прибылъ 5 августа и гдѣ суда заняли мѣста по диспозиціи.

8 августа японскіе уполномоченные посѣтили графа на фрегатѣ, и 10 былъ церемоніальный съѣздъ его на берегъ. Во все время пребыванія графа на берегу, на фрегатѣ оставался его флагъ, и въ занимаемомъ

имъ храмѣ назначался почетный караулъ изъ экипажей судовъ по очереди.

13 августа 1859 года, во время пребыванія нашей эскадры передъ Іеддо, былъ смертельно раненъ на берегу мичманъ Моффетъ; сопровождавшій его матросъ убитъ на мѣстѣ; другой же бывшій при Моффетѣ человѣкъ, раненый — едва успѣлъ укрыться въ лавку.

Генер.-адъют. графъ Муравьевъ-Амурскій назначилъ флиг.-адъют. Попова произвести по этому дѣлу слѣдствіе, которое показало, что преступленіе слѣдуетъ считать простымъ актомъ разбоя. Поздняя пора года не дозволила графу остаться въ Іеддо до окончанія этого дѣла, и потому онъ поручилъ флиг.-адъют. Унковскому остаться съ фрегатомъ въ Іеддо до 15-го сентября, до выполненія нашихъ требованій, заключавшихся въ смѣнѣ губернаторовъ.

24 августа генер.-адъют. графъ Муравьевъ-Амурскій перенесъ свой флагъ на пароходъ «Америка» и 7 сентября возвратился въ Николаевскъ.

Изъ отдаленныхъ плаваній въ этомъ году замѣчательно плаваніе фрегата «Аскольдъ» въ Тихомъ океанѣ, гдѣ онъ выдержалъ нѣсколько штормовъ и два урагана, и, получивъ значительныя поврежденія, исправилъ ихъ собственными средствами.

1860 годъ. Въ 1860 году въ Средиземное море, въ замѣнъ эскадры кон.-адм. Нордмана, пошли фрегаты: «Генералъ-Адмиралъ» (флиг.-адъют. Шестаковъ), «Громобой» (кап. 1 р. Панафидинъ) и «Олегъ» (кап. 2 р. Андреевъ). Первый вышелъ изъ Кронштадта 14 іюля, вто-

рой 24 іюля и третій 18 октября. Эти фрегаты, съ присоединившимися къ нимъ фрегатомъ «Илья Муромецъ» и присланною изъ Чернаго моря шкуною «Туапсе», составили эскадру подъ флагомъ Свиты Е. И. Вел. кон.-адм. Шестакова, сдавшаго командованіе фрегатомъ кап. 1 р. Штофрегену.

Въ 1860 году христіане у береговъ Сиріи подвергались опасности отъ магометанскаго фанатизма, потому признано было необходимымъ послать туда сперва фрегатъ «Илья Муромецъ», а потомъ всю эскадру Средиземнаго моря. Эскадрѣ кон.-адм. Шестакова было предписано содѣйствовать всѣми силами французской и англійской эскадрамъ къ охраненію христіанъ, а въ крайнемъ случаѣ, по взаимному соглашенію, употреблять силу и даже снаряжать десанты на берегъ. 25 августа 1860 года въ Бейрутѣ флиг.-адъют. Шестаковъ поднялъ свой флагъ на фрегатѣ «Илья Муромецъ», и началъ крейсерство.

Еще въ 1859 году, въ нѣкоторыхъ портахъ Чернаго моря производились магнитныя наблюденія на шкунѣ «Абинъ». Для продолженія этихъ работъ по берегамъ Турціи, сдѣлано было сношеніе черезъ министерство иностранныхъ дѣлъ съ турецкимъ правительствомъ. Послѣднее, съ своей стороны, изъявило желаніе принять участіе въ этой экспедиціи и для этого назначило корветъ. Отъ черноморскаго вѣдомства командирована была шкуна «Соукъ-су», которая въ маѣ 1860 года отправилась въ Константинополь и плавала съ турецкимъ корветомъ. Суда доходили вдоль

берега Анатоліи до форта Св. Николая, гдѣ были окончены наблюденія 1859 года, и потомъ возвратились къ берегамъ Румеліи и работали тамъ у острова Фидониси.

Въ Тихій океанъ были отправлены: корветъ «Калевала» (кап.-лейт. Давыдовъ), клиперъ «Абрекъ» (кап.-лейт. Пилкинъ) и клиперъ «Гайдамакъ» (кап. лейт. Пещуровъ). «Калевала» и «Абрекъ» вышли изъ Кронштадта 18 октября, а «Гайдамакъ», построенный въ Англіи, отправился изъ Темзы 29 декабря.

Въ 1860 году, по политическимъ обстоятельствамъ, начальникъ эскадры Тихаго океана, кап. 1 р. Лихачевъ, съ ввѣренными ему судами, поступилъ въ распоряженіе нашего посланника въ Китаѣ, ген.-маіора Игнатьева. Для усиленія этой эскадры, былъ посланъ изъ Средиземнаго моря фрегатъ «Свѣтлана».

Въ первыхъ числахъ іюля эскадра, подъ флагомъ посланника, соединилась въ Печилійскомъ заливѣ; она состояла изъ фрегата «Свѣтлана», корвета «Боярина», клиперовъ «Джигитъ» и «Наѣздникъ». Въ этомъ составѣ эскадра оставалась до половины августа, когда прибыли къ эскадрѣ еще корветъ «Воевода» и клипера «Опричникъ» и «Разбойникъ». Послѣдній, по желанію посланника, былъ разруженъ и выруженъ, для ввода въ р. Пейхо, и 15 августа ген.-маіоръ Игнатьевъ отправился на немъ въ Тзянь-Дзинъ, въ сопровожденіи пароваго барказа фрегата «Свѣтлана». Клиперъ дошелъ до Тзянь-Дзина на четвертыя сутки.

Благопріятный оборотъ, который приняли дѣла наши

въ Китаѣ въ концѣ 1860 года, далъ возможность начальнику эскадры оставить берега Китая и осмотрѣть поселенія въ южныхъ гаваняхъ приморской области.

Осенью 1860 года возвратились въ Кронштадтъ фрегатъ «Аскольдъ», корветы «Новикъ» и «Рында»—изъ Тихаго океана, и корабль «Гангутъ», фрегатъ «Илья Муромецъ», корветы «Медвѣдь и «Волъ» и пароходо-фрегатъ «Олафъ»—изъ Средиземнаго моря.

Гибель клипера „Пластунъ".

Въ томъ же году, 18 августа, клиперъ «Пластунъ», при возвращеніи изъ Тихаго океана въ Кронштадтъ, погибъ отъ взрыва крюйтъ-камеры въ Балтійскомъ морѣ, въ широтѣ 57°45′ N, долготѣ 20°5′ O. При этомъ погибли: командиръ лейт. баронъ Дистерло, старшій офицеръ лейт. Розенбергъ, лейт. Гавриловъ, мич. Леманъ, прап. корпуса флотскихъ штурмановъ Евдокимовъ и Кочетовъ, вольный механикъ Гольмъ и 68 нижнихъ чиновъ. Послѣ взрыва клиперъ держался на водѣ не болѣе 3 минутъ. Успѣвшіе ухватиться за разные обломки нашли спасеніе на пяти гребныхъ судахъ посланныхъ съ шедшихъ вмѣстѣ съ клипером корветовъ: «Рында» и «Новикъ». Спасены: 3 офицера, медикъ и 31 нижнихъ чиновъ. По произведенному изслѣдованію о причинахъ гибели клипера оказалось, что на немъ, во время плаванія, были допущены весьма важныя упущенія въ содержаніи артиллерійскихъ принадлежностей. Въ крюйтъ-камерѣ клипера хранились такіе снаряды, которые по силѣ морскаго устава строго воспрещено держать въ ней, а именно: гранаты, конгревовы ракеты, шрапнелева

картечь, ударныя трубки и даже бомбы, которыми однажды, во время качки, завалена была дверь крюйтъ-камеры. Поріодическихъ осмотровъ крюйтъ-камеры, какъ того требуетъ морской уставъ, не было наблюдаемо, и при входѣ въ крюйтъ-камеру не имѣлось памиушъ.

По разсмотрѣніи слѣдственнаго дѣла, морской генералъ-аудиторіатъ полагалъ: 1) гибель клипера «Пластунъ» отнести къ несчастію по неосторожности, вслѣдствіе бывшихъ на немъ безпорядковъ по содержанію артиллерійской части; 2) такъ какъ виновные въ этихъ безпорядкахъ погибли при взрывѣ, то настоящее слѣдственное дѣло оставить безъ дальнѣйшихъ послѣдствій; 3) спасшимся съ клипера офицерамъ, медику и нижнимъ чинамъ, какъ ни въ чемъ не причастнымъ къ гибели клипера, выдать не въ зачетъ, офицерамъ—полугодовые, а нижнимъ чинамъ годовые оклады жалованья, и сверхъ того выдать нижнимъ чинамъ обмундированіе, какое кому слѣдовать будетъ.

Государь Императоръ соизволилъ утвердить это рѣшеніе.

Изъ отдаленныхъ плаваній въ этомъ году замѣчательно плаваніе фрегата «Свѣтлана» изъ Тулона къ берегамъ Китая, совершенное въ 115 дней, не смотря на молодую, еще неопытную, команду и зимнее, бурное время года.

1861 годъ. Въ 1861 году были отправлены осенью въ Тихій океанъ, подъ флагомъ Св. Его И. Вел. кон.-адм. Попова, три корвета: «Новикъ» (кап.-лейт. Скрыплевъ),

«Рында» (кап.-лейт. Сфурса-Жиркевичъ) и «Богатырь» (кап.-лейт. Чебышевъ). Кромѣ того посланы были къ устьямъ Амура: транспортъ «Гилякъ», построенный въ Гамбургѣ, который вышелъ оттуда 1 декабря 1861 года (кап.-лейт. Энквистъ), съ разнымъ грузомъ для Сибирской флотиліи, и построенная въ Англіи, для нуждъ Сибирской флотиліи, лодка «Моржъ» (кап.-лейт. Кроунъ), которая вышла изъ Англіи 4 января 1861 года.

Въ Средиземное море, 25 октября, были отправлены: изъ Кронштадта фрегатъ «Ослябя» (кап. 1 р. Бутаковъ), и изъ Николаева корветъ «Соколъ» (кап.-лейт. Асланбековъ). Послѣдній въ томъ же году былъ назначенъ въ Кронштадтъ, куда и прибылъ 21 сентября, а на смѣну ему былъ посланъ изъ Чернаго моря корветъ «Ястребъ» (кап.-лейт. Янушевскій) вмѣстѣ съ шкуною «Псезуапе» (кап.-лейт. Шмидтъ), смѣнившею шкуну «Туапсе».

Эскадра Средиземнаго моря и въ 1861 году находилась у береговъ Сиріи, крейсеруя здѣсь и въ греческомъ архипелагѣ до конца іюля, когда миновалась надобность въ ея здѣсь пребываніи.

Къ дальнимъ плаваніямъ 1861 года слѣдуетъ еще причислить переходъ фрегата «Пересвѣтъ» изъ Архангельска, гдѣ онъ былъ построенъ, въ Кронштадтъ.

Въ 1861 году возвратились изъ дальняго плаванія въ Кронштадтъ: изъ Тихаго океана—корветы «Воевода» и «Боярынъ» и клиперъ «Джигитъ», а изъ Средиземнаго моря корветъ «Соколъ».

Гибель клипера „Опричникъ".

Клиперъ «Опричникъ», подъ командою кап.-лейт. Селиванова, 31 октября 1861 года вышелъ изъ Шанхая, для слѣдованія въ Кронштадтъ. 20 ноября, достигнувъ Батавіи, клиперъ пополнилъ свои запасы, и, выступивъ затѣмъ въ Индѣйскій океанъ, пропалъ безъ вѣсти. На сдѣланное въ іюнѣ 1862 года морскимъ министерствомъ распоряженіе о розыскѣ клипера, получено было изъ Голландіи свѣдѣніе, что баркъ «Iwaan», выдержавшій 25 декабря (нов. ст.) въ Индѣйскомъ океанѣ ураганъ, видѣлъ при этомъ неизвѣстное судно, державшее курсъ по направленію къ центру урагана. Соображаясь приблизительно съ временемъ появленія клипера въ Индѣйскомъ океанѣ, морское министерство пришло къ вѣроятному заключенію, что гибель «Опричника» должна быть приписана тому обстоятельству, что онъ попалъ въ центръ урагана. При этомъ, кромѣ командира клипера, погибли: кап.-лейт. Купріяновъ; лейтенанты: де-Ливронъ и Суесловъ; мич. Карякинъ; корпуса флотскихъ штурмановъ прап. Карякинъ; корпуса инженеръ-механиковъ прап. Ивановъ и врачъ Голомицкій; унтеръ-офицеровъ 14 и рядовыхъ 73 человѣка.

Результаты заграничныхъ плаваній въ первыя шесть лѣтъ.

Сравнивая между собою обстоятельства заграничныхъ плаваній нашихъ военныхъ судовъ за первыя шесть лѣтъ по заключеніи мира, должно признать, что эти плаванія, не смотря на несовершенства открывшіяся при этомъ въ судахъ, вполнѣ достигли своей цѣли. Большая часть плававшихъ въ эти годы судовъ была построена, или во время войны или немедленно по заключеніи мира, весьма поспѣшно. Такая спѣш-

ная постройка дала возможность посылать въ дальнія плаванія большое число офицеровъ и нижнихъ чиновъ, для образованія опытныхъ моряковъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ обусловливала въ судахъ большіе недостатки. Вызывавшіеся этими недостатками частые заходы въ порта замедляли плаваніе, но за то знакомили насъ съ иностранными адмиралтействами, увеличивали запасъ нашей опытности, тѣмъ болѣе что морское управленіе не скрывало ни недостатковъ, ни полученныхъ свѣдѣній, и немедленно сообщало и тѣ и другія во всеобщую извѣстность чрезъ «Морской Сборникъ». Такимъ образомъ даже самыя несовершенства нашихъ судовъ служили намъ въ пользу.

Плаванія корветовъ и клиперовъ были особенно тягостны, такъ какъ ко всѣмъ другимъ недостаткамъ, которыми отличались наши суда того времени, они присоединяли еще, благодаря небольшимъ своимъ размѣрамъ, тѣсныя и неудобныя помѣщенія. Не смотря на все это, офицеры принимали назначеніе въ дальнее плаваніе съ радостію и благодарностію. Ихъ восхищала и оживляла возможность посвятить себя настоящей морской службѣ и ознакомиться съ отдаленными странами; и суда, не смотря на всѣ свои несовершенства, переходили океаны, подвергаясь сильнымъ штормамъ и всѣмъ неудобствамъ зимняго плаванія въ весьма холодныхъ широтахъ Приамурскаго края. Расходы на такія плаванія, конечно, были велики, но ихъ по справедливости можно было назвать самыми производительными для будущности флота.

Впрочемъ морское министерство постоянно имѣло въ виду сокращеніе этихъ расходовъ, и къ числу мѣръ въ этомъ направленіи надлежитъ отнести требованіе плавать подъ парусами и употреблять паръ только въ исключительныхъ случаяхъ. Это было необходимо какъ потому, что плаваніе подъ парусами составляетъ настоящую школу для моряковъ, такъ и для сокращенія расходованія угля. Въ этихъ же видахъ и для того, чтобы извлечь изъ дальнихъ плаваній всю возможную пользу и сдѣлать ихъ поучительными не только для тѣхъ кто ихъ совершаетъ, но и для всѣхъ нашихъ моряковъ, было установлено шканечные журналы, рапорты начальниковъ эскадры и командировъ судовъ и всю отчетность возвращающихся изъ заграницы судовъ подвергать критическому разбору чрезъ особыя коммисіи изъ опытныхъ флагмановъ и капитановъ, и результаты такихъ разборовъ опубликовывать. Такая періодическая и систематическая оцѣнка плаваній нашихъ судовъ, а равно печатаніе въ «Морскомъ Сборникѣ» рапортовъ флагмановъ и командировъ о плаваніяхъ, приносили огромную пользу отечественному мореплаванію вообще и морской военной службѣ въ особенности, такъ какъ этимъ путемъ выставленныя ошибки и промахи однихъ служили предостереженіемъ для другихъ, опытность, пріобрѣтенная нѣкоторыми, дѣлалась достояніемъ многихъ, взглядъ на истинныя потребности морской службы устанавливался, и въ возраждающемся флотѣ нашемъ создавалось преданіе, которымъ

столь сильны старѣйшіе флоты западныхъ державъ. Сверхъ того назначались опытные флагманы для производства подробныхъ смотровъ возвращающимся судамъ, съ цѣлію удостовѣриться въ знаніяхъ офицеровъ и командъ.

Въ инструкціяхъ, данныхъ начальникамъ эскадръ и командирамъ судовъ, предписывалось между прочимъ доставлять министерству подробныя свѣдѣнія о качествѣ ввѣренныхъ имъ судовъ и объ усовершенствованіяхъ, существующихъ на иностранныхъ судахъ встрѣчаемыхъ ими; при посѣщеніи же различныхъ портовъ, особенно не европейскихъ, собирать свѣдѣнія о колоніяхъ и портахъ другихъ морскихъ державъ, степени ихъ важности въ стратегическомъ, торговомъ и другихъ отношеніяхъ, о средствахъ защиты естественной и искуственной, содержаніи гаваней, средствахъ къ исправленію и снабженію судовъ и вообще всѣ статистическія данныя по части морской, военной и торговой.

Уже въ эти первые годы морскимъ министерствомъ было получено множество самыхъ разнообразныхъ свѣдѣній, касающихся не только всѣхъ отраслей морской техники, но и значенія различныхъ колоній и портовъ другихъ державъ, и ихъ важности въ стратегическомъ, торговомъ и другихъ отношеніяхъ.

Въ политическомъ отношеніи плаваніе нашихъ судовъ въ заграничныхъ моряхъ также имѣло значеніе. Мы постоянно имѣли военныя суда въ греческихъ водахъ по политическимъ требованіямъ; у береговъ Си-

ріи мы охраняли интересы христіанъ вмѣстѣ съ эскадрами Англіи и Франціи. Появленіе русскаго флота въ моряхъ крайняго Востока въ то самое время, когда первоклассныя морскія державы входили въ сношеніе съ Японіей и Китаемъ, весьма много содѣйствовало къ усиленію тамъ политическаго вліянія Россіи и къ успѣху переговоровъ. Суда эскадры Тихаго океана поперемѣнно назначались въ крейсерство для наблюденія за иностранцами, посѣщающими берега и острова Приморской области. Они обязаны были слѣдить, чтобы иностранные китобои не промышляли китовъ въ заливахъ и бухтахъ; чтобы безъ дозволенія мѣстнаго начальства они не приставали къ нашимъ берегамъ и островамъ для производства торговли съ туземцами, и, наконецъ, чтобы капитаны иностранныхъ судовъ не оставляли въ ненаселенныхъ мѣстахъ русскихъ владѣній матросовъ за наказаніе, какъ это случалось прежде.

Что касается до личнаго состава нашихъ морскихъ командъ, то онъ, благодаря дальнимъ плаваніямъ, чрезвычайно улучшился. Преимущественно благодаря опытности, пріобрѣтенной въ этихъ плаваніяхъ, возможны были и послѣдующее снаряженіе въ 1863 году большой эскадры въ Америку, когда того потребовали политическія обстоятельства, и встрѣча, около того же времени, новаго кореннаго переворота въ судостроеніи, который совершенно измѣнилъ боевое значеніе военныхъ судовъ.

1862 годъ. Въ 1862 году финансовыя соображенія заставили

уменьшить число судовъ въ заграничномъ плаваніи. Въ Средиземномъ морѣ къ концу года остался только одинъ фрегатъ «Ослябя», почему, съ Высочайшаго разрѣшенія, кон.-адм. Шестаковъ былъ отозванъ въ Петербургъ.

Въ 1862 году была послана на службу въ сибирскую флотилію построенная въ Гамбургѣ шкуна «Сахалинъ» (кап.-лейт. Корниловъ), которая вышла изъ этого порта 15 марта. Кромѣ того, на смѣну одного изъ клиперовъ, плававшихъ въ Тихомъ океанѣ, отправленъ изъ Кронштадта клиперъ «Жемчугъ» (кап.-лейт. Шварцъ) и къ берегамъ Америки клиперъ «Алмазъ» (кап.-лейт. Зеленый 5-й). Оба клипера вышли изъ Кронштадта въ исходѣ октября и въ Англіи остались на зимовку, для разныхъ передѣлокъ и исправленій.

Въ 1862 году возвратились изъ дальняго плаванія: фрегаты «Генералъ-Адмиралъ», «Громобой» и «Олегъ» изъ Средиземнаго моря, и фрегатъ «Свѣтлана», корветъ «Гридень» и клиперъ «Стрѣлокъ»—изъ Тихаго океана.

Въ виду ограниченія плаваній заграницею судовъ, на которыя обыкновенно назначались для практики гардемарины и кондукторы, признано необходимымъ послать съ ними въ Атлантическій океанъ отдѣльное судно, фрегатъ «Дмитрій Донской», подъ командою кап.-лейт. Беклешева. Фрегатъ этотъ вышелъ изъ Кронштадта осенью и былъ въ плаваніи 10 мѣсяцевъ, посѣтивъ: Нюборгъ, Брестъ, Лисабонъ, Порто-Гранде, островъ Св. Екатерины и Ріо-Жанейро.

Посылка эскадры кон.-адм. Лесовскаго къ берегамъ Америки. 1863 годъ.

Весною 1863 года натянутыя политическія обстоятельства, грозившія войною съ Англіею и Франціею, побудили войти въ ближайшія соображенія относительно тѣхъ дѣйствій, которыя предстояли нашимъ морскимъ силамъ въ случаѣ разрыва съ западными державами. При условіи коалиціи противъ насъ двухъ главныхъ морскихъ державъ, нашъ балтійскій флотъ долженъ бы былъ въ водахъ этого моря по необходимости ограничить свою дѣятельность пассивной обороной отдѣльныхъ пунктовъ. Между тѣмъ мы имѣли уже въ то время въ нашемъ флотѣ суда, способныя помѣриться съ лучшими судами иностранныхъ флотовъ, имѣли опытныхъ флагмановъ, командировъ, офицеровъ, и команды. При такихъ условіяхъ, обрекать нашъ флотъ на пассивную роль значило бы не воспользоваться всѣми его силами, и управляющій морскимъ министерствомъ ген.-адъют. Краббе, завѣдывавшій въ то время, за нахожденіемъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала Намѣстникомъ въ Царствѣ Польскомъ, всѣми частями морскаго управленія, составилъ предположеніе о высылкѣ изъ Кронштадта особой эскадры въ Атлантическій океанъ для того, чтобы, распредѣливъ суда на торговыхъ путяхъ, наносить всевозможный вредъ обширнымъ торговымъ интересамъ непріязненныхъ намъ державъ, а въ случаѣ, если окажется возможнымъ, то и нападать цѣлой эскадрой на слабыя мѣста непріятельскихъ колоній. Такую же задачу предполагалось возложить и на суда, плавающія въ Тихомъ океанѣ. Примѣры исторіи прежъ-

нихъ морскихъ войнъ и современные въ то время подвиги наскоро снаряженныхъ каперовъ южныхъ штатовъ Сѣверной Америки служили ручательствомъ въ томъ, что вредъ, который подобные крейсеры въ состояніи были нанести непріятельской торговлѣ, могъ быть весьма значителенъ. Не подлежало сомнѣнію, что въ числѣ причинъ, заставлявшихъ Англію столь постоянно уклоняться отъ войны съ Американскими Штатами, занимали одно изъ первыхъ мѣстъ, если не первое мѣсто, опасенія, возбуждаемыя воспоминаніями объ убыткахъ, понесенныхъ англійскою морскою торговлею въ прошедшія войны съ Америкой, и потому было основаніе надѣяться, что появленіе нашей эскадры въ Атлантическомъ океанѣ могло имѣть въ то время на мирное окончаніе происходившихъ переговоровъ болѣе вліянія, нежели сухопутныя вооруженія, весьма мало угрожающія интересамъ морской торговой державы.

Генералъ-адъютантъ Краббе представилъ эти свои соображенія на Высочайшее благоусмотрѣніе, и Государь Императоръ соизволилъ разрѣшить привести ихъ въ исполненіе, повелѣвъ при этомъ начальникомъ эскадры назначить контръ-адмирала Лесовскаго.

Возникновеніе, снаряженіе и отправленіе эскадры было, такъ сказать, провѣрочнымъ экзаменомъ для дѣятельности морскаго вѣдомства за все предыдущее время съ 1856 года. Недостаточно было бы мысли и рѣшимости, чтобы исполнить задуманное, если бы многолѣтніе предшествующіе труды не создали судовъ, способныхъ совершать дальнія плаванія и офицеровъ

и командъ способныхъ управлять ими. Разработка самаго предположенія также была возможна только благодаря большой массѣ свѣдѣній объ иностранныхъ портахъ и заграничныхъ моряхъ, свѣдѣній, пріобрѣтенныхъ во время дальнихъ плаваній нашихъ судовъ и эскадръ. Исполненіе проекта, требовавшее необыкновенной быстроты и соблюденія величайшей тайны, было равнымъ образомъ возможно только при (имѣніи наличныхъ) запасовъ въ магазинахъ, а быстрота и тайна имѣли чрезвычайно важное значеніе при тогдашнемъ настроеніи враждебныхъ намъ кабинетовъ: они, получивъ свѣдѣніе о нашихъ приготовленіяхъ, могли бы постараться ускорить развязку польскаго вопроса, чтобы имѣть возможность воспрепятствовать выходу нашихъ судовъ изъ Балтійскаго моря.

Эскадра состояла изъ фрегатовъ: «Александръ Невскій» (кап. 1 р. Федоровскій) и «Пересвѣтъ» (кап.-лейт. Копытовъ), корветовъ: «Варягъ» (кап.-лейт. Лундъ) и «Витязь» (кап.-лейт. Кремеръ), клипера «Алмазъ» (кап.-лейт. Зеленой) и присоединившагося къ ней изъ Средиземнаго моря фрегата «Ослябя» (кап. 1 р. Бутаковъ). Она снаряжена была менѣе чѣмъ въ мѣсяцъ, и настоящая цѣль снаряженія была сообщена лишь начальнику ея и въ послѣднюю минуту командирамъ.

Суда вышли изъ Кронштадта по одиночкѣ, подъ видомъ смѣны судовъ эскадры, крейсерующей у курляндскихъ береговъ. 18 іюля флагманъ ночью переѣхалъ на фрегатъ «Александръ Невскій» и, снявшись съ раз-

свѣтомъ, соединился въ Финскомъ заливѣ съ прочими судами эскадры. Для снабженія ихъ топливомъ отправлены были изъ Кронштадта нагруженные углемъ два винтовые транспорта, которымъ отдано было приказаніе отвезти этотъ грузъ на эскадру, крейсерующую у курляндскихъ береговъ и, лишь выйдя въ море, они узнали настоящую цѣль своего назначенія и были направлены ко входу въ Малый Бельтъ, гдѣ, въ открытомъ морѣ, суда нагрузились углемъ. Вслѣдъ за тѣмъ, пройдя незамѣченною въ Нѣмецкое море, эскадра обогнула сѣверную оконечность Шотландіи и, переплывъ Атлантическій океанъ путемъ мало посѣщаемымъ торговыми судами, бросила якорь 24 сентября на Нью-Іоркскомъ рейдѣ.

Какъ снаряженіе и отправленіе эскадры, такъ и переходъ чрезъ Атлантическій океанъ были совершены такъ незамѣтно и удачно, что не только заграницей, но и въ Россіи узнали о существованіи эскадры конт.-адм. Лесовскаго изъ американскихъ газетъ, когда русскій военный флагъ развѣвался уже на Нью-Іоркскомъ рейдѣ.

Въ то же время Свиты Его Величества конт.-адм. Поповъ, который былъ постоянно посвящаемъ въ положеніе политическихъ дѣлъ, собравъ свою эскадру, на столько своевременно, на сколько то позволяло огромное разстояніе, отдаляющее его отъ столицы, быстро перебросилъ ее чрезъ Тихій океанъ и, въ ожиданіи скораго открытія военныхъ дѣйствій, сосредоточилъ свои силы въ С.-Франциско. Въ составѣ его

эскадры находились: корветы «Калевала» (к.-л. Желтухинъ), «Богатырь» (к. 2 р. Чебышевъ), «Рында» (лейт. Басаргинъ) и «Новикъ» (к.-л. Скрыплевъ), клиперъ «Абрекъ» (к. 1 р. Пилкинъ 1-й) и клиперъ «Гайдамакъ» (к.-л. Пещуровъ).

Это внезапное появленіе русскихъ эскадръ въ портахъ Американскаго Союза, лежащихъ въ двухъ океанахъ, раздѣляющихъ оба великіе материка земнаго шара, произвело впечатлѣніе тѣмъ болѣе сильное, что оно было совершенно неожиданно. Дѣйствительно, въ первый разъ съ основанія русскаго флота, часть его показалась въ дальнихъ моряхъ въ ту минуту, когда готовившійся союзъ двухъ сильнѣйшихъ морскихъ державъ угрожалъ намъ нападеніемъ на наши собственные берега. Пребываніе нашихъ эскадръ въ Америкѣ было рядомъ торжествъ для нашихъ моряковъ, которымъ правительство и народъ Соединенныхъ Штатовъ спѣшили на перерывъ другъ передъ другомъ выразить чувства глубокой признательности къ Особѣ Государя за дружественное сочувствіе, выказанное Союзу въ трудную переживаемую имъ пору междуусобной войны, самая причина коей усиливала въ американскомъ народѣ дань высокаго и безпредѣльнаго уваженія къ Освободителю 22-хъ милліоновъ людей.

Другія плаванія въ 1863 году.

Изъ другихъ плаваній въ 1863 году надлежитъ сказать, что весною, по случаю ожидавшейся высадки на наши берега шаекъ польскихъ выходцевъ, клипера «Алмазъ» и «Жемчугъ» были вызваны изъ Англіи для крейсерства у курляндскихъ береговъ. Въ іюлѣ фре-

гатъ «Генералъ-Адмиралъ», вмѣстѣ съ фрегатомъ «Олегъ», былъ посланъ для конвоированія изъ Англіи построенной тамъ для нашего флота блиндированной батареи «Первенецъ», которая въ неоконченномъ видѣ вышла изъ Англіи въ самую критическую минуту производившихся тогда дипломатическихъ переговоровъ и прибыла въ Кронштадтъ благополучно. 16 сентября фрегатъ «Олегъ» (кап. 1 р. Бирилевъ) и корветъ «Соколъ» (кап.-лейт. Асланбековъ) были отправлены въ Средиземное море, для сопровожденія изъ Тулона въ Аѳины короля Эллиновъ, но, не заставъ уже короля въ Тулонѣ, суда эти прошли прямо въ Пирей, откуда корветъ былъ отправленъ въ Севастополь.

Въ 1863 году возвратились изъ Тихаго океана въ Кронштадтъ: корветъ «Посадникъ», клипера: «Разбойникъ» и «Наѣздникъ» и транспортъ «Гилякъ». Съ этимъ рейсомъ транспортъ доставилъ изъ Остъ-Индіи грузъ тику, необходимаго для броненоснаго судостроенія, который дорого обходился намъ на европейскихъ рынкахъ.

Къ сожалѣнію плаванія 1863 года не прошли безъ потерь для нашего флота.

Крушеніе корвета „Новикъ“

14 сентября 1863 года корветъ «Новикъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Скрыплева, на пути изъ Хакодате въ Санъ-Франциско, потерпѣлъ крушеніе у мыса де-Лосъ-Рейсъ.

Корветъ вышелъ изъ Хакодате 18 августа и, находясь нѣсколько сѣвернѣе Санъ-Франциско, былъ застигнутъ густымъ туманомъ. 14 сентября въ 6 часу

утра съ корвета увидѣли прибой передъ носомъ, дали задній ходъ, но волною буруна корветъ былъ выброшенъ на мель. Тогда былъ отправленъ на катерѣ мичманъ Гертнеръ въ Санъ-Франциско просить помощи у русскаго вице-консула, куда и достигнулъ чрезъ 36 часовъ. Команда корвета между тѣмъ перебралась на берегъ и размѣстилась въ палаткахъ изъ спасенныхъ парусовъ. Обратившись къ американскимъ властямъ, вице-консулъ получилъ въ свое распоряженіе пароходъ «Shubrik», на которомъ и прибылъ къ мѣсту крушенія. Корветъ ко времени этого прибытія былъ уже окончательно разбитъ.

Общимъ мнѣніемъ офицеровъ и консула рѣшено было переправить команду въ Санъ-Франциско на пароходѣ «Shubrik», что и было совершено благополучно въ два рейса. Остатки же разбитаго корвета проданы съ аукціона за 1700 долларовъ.

Морской генералъ-аудиторіатъ нашелъ командира корвета «Новикъ» виновнымъ въ томъ, что онъ, приближаясь къ берегу Калифорніи и окруженный туманомъ, не бросалъ лота, несмотря на то, что морской уставъ и самая осторожность обязывали его дѣлать промѣръ и при томъ возможно чаще, ибо корветъ, плывя по картѣ, на коей по малости ея масштаба не означено глубины, былъ окруженъ туманомъ, впослѣдствіи весьма сгустившимся, и береговое теченіе не было совершенно извѣстно. Но изъ дѣла видно, что корветъ нуждался въ докѣ и командиръ имѣлъ основаніе спѣшить въ портъ, какъ для исправленія

судна, такъ и потому еще, что начальникъ эскадры обыкновенно требовалъ быстраго исполненія порученій, и при отправленіи корвета, въ виду тогдашнихъ политическихъ обстоятельствъ, именно приказалъ, чтобы командиръ торопился прибыть въ Санъ-Франциско. Однако всѣ эти причины не исключали необходимости быть командиру осторожнымъ для устраненія опасности судна, чрезъ что могло остаться неисполненнымъ самое порученіе, данное командиру начальникомъ эскадры, а потому причины эти, не могутъ вполнѣ оправдывать командира, хотя впрочемъ и уменьшаютъ его вину. Должно принять также во вниманіе, что требованія морскаго устава не были совершенно упущены изъ виду кап.-лейт. Скрыплевымъ, ибо имъ было уже сдѣлано приготовленіе къ узнанію глубины. По этимъ соображеніямъ генералъ-аудиторіатъ полагалъ, что кап.-лейт. Скрыплевъ, за упомянутую неосторожность, повлекшую за собой гибель ввѣреннаго ему судна, а равно за недостатокъ наблюденія за имѣвшимися на корветѣ картами, подлежитъ исключенію изъ службы. Но, опредѣливъ Скрыплеву наказаніе по буквѣ закона, генералъ-аудиторіатъ не могъ не принять въ уваженіе къ облегченію участи подсудимаго: во 1-хъ, весьма хорошаго отзыва начальника эскадры о службѣ кап.-лейт. Скрыплева, во 2-хъ, прежней усердной его службы, въ продолженіе коей онъ удостоивался получать Всемилостивѣйшія награды, и въ 3-хъ, похвальной распорядительности его во время постигшаго корветъ несчастія. Въ виду этого генералъ-ауди-

ріатъ полагалъ, ходатайствовать предъ Его Императорскимъ Величествомъ вмѣсто исключенія кап.-лейт. Скрыплева изъ службы, считать его отрѣшеннымъ отъ должности командира. Обратясь затѣмъ къ оказавшемуся прикосновеннымъ къ сему дѣлу старшему штурманскому офицеру корвета, прап. Скребцову, который обнаружилъ отсутствіе должной внимательности, при пересмотрѣ имѣвшихся на корветѣ картъ, вслѣдствіе чего въ плаваніи корвета не воспользовались картою въ масштабѣ вдвое большемъ чѣмъ та, по которой шелъ корветъ, генералъ-аудиторіатъ призналъ, что за такое упущеніе Скребцова слѣдовало бы предать суду, но, снисходя къ кратковременности службы этого офицера, въ продолженіе которой онъ могъ не усвоить еще себѣ вполнѣ всю важность обязанностей штурманскаго офицера въ плаваніи, генералъ-аудиторіатъ полагалъ достаточнымъ ограничиться взысканіемъ съ Скребцова въ административномъ порядкѣ, а именно: обойти по линіи его производствомъ въ слѣдующій чинъ и не назначать старшимъ штурманомъ на суда въ теченіи двухъ кампаній.

На всеподданнѣйшемъ о семъ докладѣ морскаго генералъ-аудиторіата, Государь Императоръ Высочайше соизволилъ положить собственноручно слѣдующую конфирмацію: «к.-л. Скрыплева никакому взысканію не подвергать, а въ прочемъ быть по сему».

Крушеніе шкуны „Первая".

26 октября 1863 года шкуна «Первая», состоявшая подъ командою лейтенанта Наумова, потерпѣла крушеніе въ Сангарскомъ проливѣ. Слѣдуя изъ Хакодате

во Владивостокъ на зимовку, шкуна 26 октября встрѣтила въ морѣ сильный вѣтеръ, изорвавшій у нея паруса, вслѣдствіе чего ее бросило на каменный рифъ у ос. Ниппона, гдѣ она и разбилась. Для спасенія команды, боцманъ Блиновъ, находившійся на шкунѣ, бросился въ воду съ линемъ, выплылъ на берегъ и перетащилъ туда перлень, по которому люди достигли благополучно берега, кромѣ одного матроса, сорвавшагося со скалы и утонувшаго.

Главный военно-морской судъ нашелъ, что ни со стороны командовавшаго шкуною, ни со стороны командира сибирской флотиліи не было по этому дѣлу никакихъ упущеній, которыя можно было бы признать причиною крушенія шкуны «Первая» и потому, относя гибель судна къ неизбѣжнымъ случайностямъ въ морѣ, — опредѣлилъ: бывшаго командира шкуны «Первая» лейт. Наумова отъ всякой отвѣтственности по настоящему дѣлу освободить; равнымъ образомъ и командира сибирской флотиліи не считать прикосновеннымъ къ настоящему дѣлу. Такое рѣшеніе Высочайше утверждено.

Съ наступленіемъ весны 1864 года, эскадра конт.-адм. Лесовскаго отозвана отъ береговъ Америки. Флагманъ, съ фрегатами «Ослябя» и «Пересвѣтъ» и корветомъ «Витязь», 20 іюля возвратился въ Кронштадтъ, совершивъ этотъ переходъ не заходя ни въ какіе порты. Изъ остальныхъ же судовъ эскадры: фрегатъ «Александръ-Невскій» направленъ на смѣну фрегата «Олегъ» въ Пирей, а корветъ «Варягъ» и клиперъ «Алмазъ» 1864 годъ.

пошли въ Тихій океанъ. Но по случаю пребыванія въ Ниццѣ Государыни Императрицы распоряженія эти были измѣнены. Фрегату «Олегъ» было предписано остаться въ Средиземномъ морѣ и, вмѣстѣ съ фрегатомъ «Александръ-Невскій», перейти въ Виллафранку, куда 2 сентября 1864 года былъ посланъ изъ Кронштадта еще корветъ «Витязь».

Въ 1864 году былъ отправленъ къ устью Амура съ грузомъ транспортъ «Гиляк» (кап.-лейт. Энквистъ), который вышелъ изъ Кронштадта 26 іюля. Кромѣ того, былъ посланъ 20 іюля въ Атлантическій океанъ для практики съ гардемаринами фрегатъ «Дмитрій Донской» (кап. 1 р. Майдель). Фрегатъ на этотъ разъ доходилъ до мыса Доброй Надежды.

Между тѣмъ клиперъ «Алмазъ», послѣ испытаннаго имъ жестокаго шторма, былъ вызванъ изъ Ріо-Жанейро въ Европу и отправленъ также въ Виллафранку. Такимъ образомъ въ Средиземномъ морѣ образовался отрядъ изъ 4-хъ судовъ, на который былъ назначенъ флагманомъ Свиты Его Величества контръ-адмиралъ Лесовской, поднявшій свой флагъ на фрегатѣ «Александръ-Невскій» 9 октября въ Ниццѣ. На этихъ судахъ въ концѣ года совершалъ переходы между Генуей, Виллафранкой, Ливорно и Ниццей Его Императорское Высочество Наслѣдникъ Цесаревичъ Николай Александровичъ.

Изъ судовъ, бывшихъ въ эскадрѣ Тихаго океана, корветъ «Варягъ» въ ноябрѣ былъ назначенъ для содѣйствія американской компаніи западныхъ телегра-

фовъ, въ работахъ по соединенію Америки съ Европою телеграфною линіею черезъ Сибирь. Корветъ «Рында» и клиперъ «Гайдамакъ» возвратились въ Балтійское море; первый изъ нихъ прибылъ въ Ревель, гдѣ и остался на зимовку въ исходѣ октября, а послѣдній пришелъ 23 октября въ Кронштадтъ.

Въ іюнѣ возвратились въ Кронштадтъ изъ Средиземнаго моря фрегаты «Ослябя» и «Пересвѣтъ» и корветъ «Витязь».

Особый отрядъ, состоявшій изъ корветовъ: «Рысь» и «Ястребъ», шкуны «Бомборы», винтоваго транспорта «Воинъ» и паруснаго транспорта «Днѣстръ», перевозилъ съ Кавказа въ турецкіе порты горцевъ, желавшихъ переселиться въ Турцію. На этихъ судахъ изъ разныхъ мѣстъ Кавказа было перевезено въ Кюстенджи 5711 человѣкъ горцевъ обоего пола.

Эскадрѣ Средиземнаго моря выпала печальная честь 1865 годъ.
перевезти изъ Ниццы въ Кронштадтъ тѣло въ Бозѣ почившаго Наслѣдника Цесаревича Николая Александровича. При первомъ полученіи въ Виллафранкѣ извѣстія о кончинѣ Его Высочества, эскадра отопила реи, приспустила флаги, и каждые полчаса со всѣхъ судовъ производила пушечные залпы. 14 апрѣля тѣло Его Высочества было перенесено съ виллы Bermont въ православную церковь, причемъ въ печальной процессіи принималъ участіе, кромѣ мѣстныхъ французскихъ войскъ, и десантъ нашей эскадры. Согласно Высочайшей волѣ, 16 апрѣля было назначено перенесеніе тѣла на эскадру. Для этого на пристани ожи-

дали процессію шлюпки со всей эскадры и барказъ съ «Олега», подъ балдахиномъ, назначенный для гроба. Когда духовенство у пристани совершило литію и похоронное пѣніе замолкло, со всѣхъ судовъ и съ крѣпости раздались пушечные выстрѣлы, подъ громъ которыхъ, при звукахъ военной музыки, гробъ, перенесенный на барказъ, предшествуемый, окруженный и сопровождаемый сотнями катеровъ и другихъ шлюпокъ, слѣдовалъ къ фрегату. Первою пріѣхала на фрегатъ Государыня Императрица съ Великими Княгинями; затѣмъ на баржѣ Его Величество Государь Императоръ съ Великими Князьями. Какъ только гробъ подняли выше сѣтокъ фрегата «Александръ Невскій», музыка заиграла: «Коль славенъ нашъ Господь въ Сіонѣ».

На слѣдующее утро вся эскадра, за исключеніемъ фрегата «Олегъ», снялась съ якоря, для перевезенія тѣла усопшаго Цесаревича въ Россію. Французскія суда провожали эскадру до Тулона. Эскадра, идя подъ парами, при легкомъ противномъ вѣтрѣ прибыла 21 апрѣля въ Гибралтаръ. 23-го къ эскадрѣ присоединился и фрегатъ «Олегъ», 25-го эскадра снялась съ якоря, для слѣдованія въ Лиссабонъ, а корветъ «Витязь» былъ отосланъ въ Ферроль, а оттуда въ Плимутъ.

Вслѣдствіе противнаго вѣтра и зыби, эскадра только 28 апрѣля, въ 10 часовъ утра, бросила якорь въ Лиссабонѣ. Здѣсь къ ней присоединились англійскій броненосный фрегатъ «Defence» и американскій пароходъ «Niagara», назначенные правительствами англійскимъ и

американскихъ соединенныхъ штатовъ сопровождать эскадру.

1-го мая эскадра снялась съ якоря, въ сопровожденіи «Defence», «Niagara» и двухъ португальскихъ военныхъ шкунъ. Португальскія суда къ вечеру отдѣлились отъ эскадры, а остальныя суда 5 числа прибыли на Плимутскій рейдъ, гдѣ застали корветъ «Витязь», пришедшій двумя сутками ранѣе. Нагрузившись углемъ, эскадра съ «Витяземъ», «Niagara» и фрегатомъ «Liverpool» 7 мая снялась съ якоря. Черезъ два дня фрегатъ «Niagara» отдѣлился, а на слѣдующій день отдѣлился и «Liverpool». Съ 11 до 13 числа эскадра простояла въ Христіанзандѣ для нагрузки углемъ, а 13 числа вышла опять въ море. Корветъ «Витязь» пошелъ Зундомъ, остальныя же суда Большимъ Бельтомъ. 14 мая, пройдя Скагенъ, эскадра была встрѣчена королевско-датскою яхтою «Кіеер», съ оберъ-гофмаршаломъ двора. На слѣдующій день, на якорѣ у Ниборга, посѣтили фрегатъ король датскій и кронъ-принцъ, по желанію которыхъ служили панихиду. Кронъ-принцъ, на своей яхтѣ, сопровождалъ эскадру до выхода изъ Большаго Бельта, гдѣ эскадра встрѣтила прусскій корветъ «Victoria», присоединившійся къ эскадрѣ. Около часа ночи эскадра бросила якорь около острова Альзена. Здѣсь погрузили уголь съ транспортовъ «Артельщикъ» и «Красная Горка», пришедшихъ съ углемъ изъ Кронштадта. Въ 2 часа утра фрегаты, клиперъ и прусскій корветъ снялись съ якоря; на слѣдующее утро, за Борнгольмомъ, эскадра встрѣтила корветъ «Витязь»,

а вечеромъ того же числа у Готланда прусскій корветъ отдѣлился отъ эскадры.

19 и 20 мая были самые трудные дни для плаванія эскадры: свѣжій, хотя и попутный SW доходилъ до степени шторма. 20-го числа въ 3 часа пополудни, эскадра бросила якорь у сѣверной деревни острова Готланда.

Между тѣмъ, въ Кронштадтѣ, всѣ суда, которыя должны были идти въ 1865 году въ плаваніе, вышли на рейдъ и построились въ длинную линію отъ меридіана Толбухина маяка до траверза Петергофа. Въ центрѣ эскадры находился корабль «Императоръ Николай 1-й» подъ флагомъ адмирала Новосильскаго. За Кронштадтомъ, на маломъ рейдѣ, начинался отрядъ броненосныхъ судовъ, подъ флагомъ контръ-адмирала Лихачева.

21 мая, въ 4 часа пополудни, фрегатъ «Александръ Невскій», при салютѣ со всѣхъ судовъ, подошелъ къ бочкѣ на маломъ рейдѣ и закрѣпился за нее; а вечеромъ перешелъ въ купеческую гавань. Тѣло Наслѣдника Цесаревича оставалось на немъ до 25 числа.

Въ 1857—1859 годахъ Его Высочество Генералъ-Адмиралъ испытывалъ въ плаваніи въ Средиземномъ морѣ нашу винтовую эскадру, только что замѣнившую прежнюю парусную. Въ 1865 году на Его долю выпало испытаніе эскадры, состоявшей изъ судовъ совершенно новаго типа,—эскадры броненосныхъ судовъ, которой предстояло замѣнить винтовую.

Въ первыхъ числахъ іюля послѣдовало Высочайшее повелѣніе о назначеніи Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала начальникомъ эскадры броненосныхъ и винтовыхъ судовъ, для посѣщенія нѣкоторыхъ портовъ сосѣднихъ морскихъ державъ. Эскадра эта, состоявшая изъ 28 вымпеловъ, была раздѣлена на два отряда: морской и шхерный.

Первый отрядъ, подъ начальствомъ Его Высочества, состоялъ изъ фрегатовъ: «Генералъ-Адмиралъ» и «Севастополь»; батареи: «Не тронь меня» и «Первенецъ»; корветовъ: «Витязь» и «Гридень» и клипера «Яхонтъ»; второй, подъ начальствомъ Свиты Его Величества контръ-адмирала Бутакова, изъ пароходо-фрегатовъ: «Владиміръ», «Соломбала» и «Храбрый», морской лодки «Горностай» и башенныхъ лодокъ: «Броненосецъ», «Вѣщунъ», «Единорогъ», «Колдунъ», «Лава», «Латникъ», «Перунъ», «Стрѣлецъ», «Тифонъ» и «Ураганъ». Флагманскимъ судномъ Его Высочество избралъ пароходо-фрегатъ «Рюрикъ». Независимо отъ двухъ отрядовъ, при эскадрѣ состояли: паровая яхта «Стрѣльна» и парусныя яхты: «Волна», «Забава» и «Викторія»; а для своевременной доставки угля и припасовъ, къ эскадрѣ были причислены паровые транспорты: «Артельщикъ» и «Красная Горка».

27 іюля вся эскадра собралась на Гренгамскомъ рейдѣ. Отсюда Его Императорское Высочество, съ частію эскадры, ходилъ въ Стокгольмъ. Затѣмъ весь шхерный отрядъ, батарея «Не тронь меня», яхты: «Волна» и «Стрѣльна», и транспорты: «Артельщикъ» и

«Красная Горка», отправлены въ Кронштадтъ; съ остальными же судами Его Высочество посѣтилъ еще Норчепингъ, Карльскрону и Копенгагенъ, и 20 августа возвратился на Кронштадтскій рейдъ.

Кромѣ судовъ эскадры Свиты Его Величества кон.-адм. Лесовскаго, въ 1865 году возвратились въ Кронштадтъ изъ заграничнаго плаванія: клиперъ «Абрекъ» и транспортъ «Гилякъ» изъ Тихаго океана. «Гилякъ» и на этотъ разъ доставилъ значительный грузъ тику.

Для смѣны судовъ эскадры въ Тихомъ океанѣ, въ 1865 году изъ Кронштадта были отправлены въ іолѣ корветъ «Аскольдъ» (кап.-лейт. Полозовъ) и въ августѣ клиперъ «Изумрудъ» (кап.-лейт. Брылкинъ). Флагманомъ же, на мѣсто кон.-адм. Ендогурова, отправленъ въ Тихій океанъ кон.-адм. Кернъ. Кромѣ помянутыхъ судовъ ушли въ Николаевскъ предназначенныя для сибирской флотиліи: винтовая шкуна «Алеутъ» (кап.-лейт. Рогуля) и винтовая лодка «Соболь» (кап.-лейт. Пилкинъ). Оба судна вышли изъ Кронштадта 4 августа 1865 года. «Алеутъ» прибылъ къ мѣсту назначенія 13 іюня, а «Соболь» 8 іюня 1866 года.

Въ Средиземное море 4 августа отправленъ фрегатъ «Пересвѣтъ» (кап.-лейт. Копытовъ) и въ Атлантическій океанъ, для практическаго плаванія съ гардемаринами, фрегатъ «Дмитрій Донской» (кап. 1 р. Майдель). Фрегатъ этотъ находился въ плаваніи 9 мѣсяцевъ и доходилъ до Ріо-Жанейро.

1866 годъ. Въ маѣ 1866 года отрядъ, состоящій изъ фрегата «Ослябя» (кап. 2. р. Кремеръ) и корвета «Витязь»

(кап. 2 р. Зеленой), подъ флагомъ Свиты Его Величества кон.-адм. Посьета, вышелъ изъ Кронштадта въ Атлантическій океанъ, для морской практики Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексія Александровича, исполнявшаго на фрегатѣ обязанности гардемарина. Суда доходили до острова Мадеры и въ началѣ сентября возвратились въ Кронштадтъ. Въ іюнѣ на смѣну фрегату «Пересвѣтъ» въ Средиземное море посланъ фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» (кап. 1 р. Бутаковъ); въ августѣ изъ Кронштадта вышла въ составъ сибирской флотиліи лодка «Горностаій» (кап.-лейт. Литке) и въ Тихій океанъ клиперъ «Всадникъ» (кап.-лейт. Михайловъ), взамѣнъ возвратившагося корвета «Богатырь»; наконецъ въ сентябрѣ въ Атлантическій океанъ отправленъ фрегатъ «Свѣтлана» (кап.-лейт. Дрешеръ), съ гардемаринами. Но въ этомъ же послѣднемъ мѣсяцѣ состоялось Высочайшее повелѣніе объ ограниченіи, по высшимъ государственнымъ соображеніямъ, смѣты морскаго министерства на будущіе годы нормою $16^1/_2$ мил. руб. Это уменьшало средства морскаго министерства на 7 или на 8 мил. руб. въ годъ, и вынудило его между прочимъ отступить отъ системы морскаго образованія офицеровъ и командъ посредствомъ дальнихъ плаваній, системы, давшей такіе отличные результаты. Исключеніе было сдѣлано лишь въ пользу образованія гардемаринъ, посылка которыхъ въ практическое плаваніе въ океанъ пріобрѣтала еще большую важность съ прекращеніемъ дальнихъ плаваній нашихъ судовъ, и для тѣхъ случаевъ,

которые обусловливаются нашими международными обязательствами. Вслѣдствіе этого, ушедшій въ Тихій океанъ клиперъ «Всадникъ» вызванъ обратно изъ Англіи, а судамъ, составлявшимъ эскадру кон.-адм. Керна въ Тихомъ океанѣ, было предписано немедленно слѣдовать въ Кронштадтъ.

Однако политическія обстоятельства потребовали въ слѣдующемъ же 1866 году дѣятельнаго плаванія нашихъ судовъ въ водахъ Средиземнаго моря.

Крейсерство у береговъ Кандіи въ 1867 и 1868 годахъ.

Возстаніе на островѣ Кандіи, вспыхнувшее въ августѣ 1866 года, вынудило порту послать туда войска подъ командою Омера-паши и къ берегамъ острова часть флота. Военныя неудачи въ стычкахъ съ инсургентами до такой степени раздражили турокъ, что они начали вымѣщать свою досаду на беззащитныхъ христіанскихъ жителяхъ, и, разрушая все огнемъ и мечемъ, подняли окончательно противъ себя все населеніе Кандіи. По донесеніямъ командировъ нашихъ судовъ, повсюду, гдѣ только прошла оттоманская армія, не оставалось ни одного дома, ни одного оливковаго дерева. Пашни предавались огню, монастыри и церкви разграбленію и поруганію; дряхлые старцы и семейства, не бывшіе въ силахъ укрыться въ горахъ отъ своихъ преслѣдователей, подвергались самому звѣрскому обращенію, дѣтей рѣзали на рукахъ матерей или бросали въ огонь; ушедшіе въ горы скитались безъ крова и пищи и погибали нерѣдко голодною смертію. Зарево пожаровъ, стоявшее надъ Кандіей, свидѣтельствовало о полномъ разореніи острова.

Судамъ нашимъ, плававшимъ въ Средиземномъ морѣ, даны были инструкціи содѣйствовать перевозкѣ кандіотскихъ семействъ въ Грецію, какъ скоро будетъ данъ примѣръ къ этому какою либо другою державою. При началѣ возстанія, находились въ греческихъ водахъ два нашихъ военныхъ судна: фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» и пароходъ «Тамань», подъ главнымъ начальствомъ контръ-адмирала Бутакова 3-го. Политическія обстоятельства вынудили Россію усилить этотъ составъ посылкою въ апрѣлѣ и іюнѣ 1867 года изъ черноморской флотиліи шкуны «Бомборы» (кап. 2 р. Банковъ) и корвета «Память Меркурія» (кап. 2 р. Станиславскій). Къ концу 1867 года прибыли изъ Кронштадта въ Пирей корветъ «Витязь» (кап. 2 р. Зеленой) и фрегатъ «Александръ Невскій» (кап. 2 р. Кремеръ), посланный на смѣну фрегата «Генералъ-Адмиралъ». Затѣмъ, корветъ «Витязь» былъ смѣненъ, въ началѣ 1868 года корветомъ «Аскольдъ» (кап.-лейт. Казнаковъ), и, слѣдовательно, составъ эскадры Средиземнаго моря противъ первоначальнаго ея состава увеличился двумя корветами и шкуною.

Какъ скоро въ концѣ 1866 года англійская канонерская лодка доставила въ Пирей первую партію переселенцевъ съ Кандіи, въ числѣ 240 душъ, начальникъ эскадры кон.-адм. Бутаковъ сдѣлалъ распоряженіе начать перевозку семействъ русскими военными судами, тѣмъ болѣе, что въ то же время и турецкое правительство объявило, что оно не будетъ противиться этой вывозкѣ.

Съ 14 декабря 1866 по мартъ 1868 года, суда нашей эскадры были заняты непрерывною перевозкою кандіотскихъ семействъ съ различныхъ пунктовъ острова. Съ приближеніемъ нашего судна къ какому либо пункту берега жители толпами оставляли свои горы и спѣшили сѣсть на гребныя суда. Въ порывѣ нетерпѣнія они нерѣдко бросались съ берега въ воду, держа надъ головою дѣтей, чтобы не быть оставленными на берегу. Число партій перевозимыхъ нашими судами въ Пиреи было различно: отъ 120 до 1175 душъ въ одинъ разъ. Въ началѣ эта перевозка не обошлась безъ недоразумѣній со стороны самихъ кандіотовъ. Въ первое время возстанія они подвергались вѣроломнымъ обманамъ турецкихъ крейсеровъ, которые, подъ флагомъ какой нибудь европейской державы, придя на видъ береговъ, спускали на воду гребныя суда и посылали ихъ къ берегу, чтобы возбудить надежду разоренныхъ жителей на спасеніе; но едва довѣрчивые ихъ ихъ собирались на берегу, какъ были осыпаемы картечью. Наученные горькимъ опытомъ быть недовѣрчивыми къ военнымъ судамъ, предлагавшимъ спасеніе, кандіоты, въ большомъ числѣ столпившіеся въ ущельѣ Тринити, встрѣтили гребныя суда фрегата «Генералъ-Адмиралъ» непріязненными выстрѣлами.

Одновременно съ нашими судами дѣйствовали французскія, англійскія, итальянскія и австрійскія. Турецкіе военные крейсеры слѣдили исключительно лишь за нашими судами, и при этомъ были даже случаи, когда при встрѣчѣ съ русскими судами обнаружива-

лись со стороны турокъ явная непріязнь и желаніе помѣшать перевозкѣ, не смотря на то, что Омеръ-паша получилъ приказаніе порты не только не препятствовать вывозкѣ, но и содѣйствовать ей. Такъ, въ іюлѣ 1867 года, когда корветъ «Память Меркурія» шелъ къ берегамъ Кипсамоса, произошла встрѣча съ турецкимъ военнымъ пароходомъ, имѣвшимъ борта открытыми съ готовою прислугою у орудій; тоже самое повторилось и съ корветомъ «Витязь» въ ноябрѣ того же года.

Всего перевезено съ Кандіи въ Пирей по 20 марта 1868 года на нашихъ судахъ 24.915 человѣкъ, преимущественно изъ Сфакіи, Канеи, съ мыса Лимини, залива Армиро и изъ ущелья Трипити. Изъ добровольныхъ пожертвованій офицеровъ нашихъ судовъ не разъ были собираемы суммы, для раздачи кандіотскимъ семействамъ на пути отъ Кандіи къ Пирею. Матросы дѣлились съ несчастными своимъ бѣльемъ, шили имъ рубашки, нянчались съ дѣтьми и вообще обнаружили столько добродушія въ этомъ христіанскомъ дѣлѣ, что заслужили удивленіе и благодарность не однихъ переселенцевъ, но и высшихъ слоевъ афинскаго общества.

Прочія плаванія въ этихъ годахъ.

Въ 1867 году, раннею весною, эскадрѣ Тихаго океана, состоявшей изъ корветовъ «Варягъ» и «Аскольдъ» и клипера «Изумрудъ» и находившейся на пути въ Кронштадтъ у береговъ Англіи, было предписано идти въ Ригу для принятія и доставленія въ Копенгагенъ Его Императорскаго Высочества Наслѣдника Цесаревича и Государыни Цесаревны, что эскадрою и было испол-

нено въ маѣ. 23 того же мѣсяца эскадра перешла въ Гельсингоръ, для принятія короля эллиновъ и затѣмъ 28 мая прибыла въ Кронштадтъ.

Въ томъ же 1867 году, возвратились въ Кронштадтъ изъ Средиземнаго моря фрегаты: «Пересвѣтъ» и «Генералъ-Адмиралъ» и изъ Атлантическаго океана фрегатъ «Свѣтлана» съ гардемаринами. Взамѣнъ послѣдняго отправленъ въ Атлантическій океанъ фрегатъ «Дмитрій Донской» (кап.-лейт. Дрешеръ), который пробылъ въ этомъ плаваніи 8 мѣсяцевъ и возвратился въ 1868 году.

Въ 1868 году возвратился также въ Кронштадтъ изъ Средиземнаго моря корветъ «Витязь».

Что касается до плаванія Его Высочества Великаго Князя Алексія Александровича, то, посланный изъ Кронштадта 31 мая 1867 года въ Средиземное море на смѣну фрегата «Генералъ-Адмиралъ», фрегатъ «Александръ Невскій» (кап. 2 р. Кремеръ) имѣлъ приказаніе ожидать въ Кадиксѣ Его Высочество; 27 іюня фрегатъ былъ уже въ Кадиксѣ, а 4 іюля, съ прибытіемъ на фрегатъ Его Высочества, генер.-адъют. Посьетъ поднялъ свой флагъ, и 23 іюля отправился въ практическое плаваніе къ островамъ Зеленаго мыса, оттуда, минуя группу Азорскихъ острововъ, къ острову Св. Маріи, восточнѣйшему изъ этой группы. 21 августа фрегатъ возвратился въ Кадиксъ, и 26 августа отправился Средиземнымъ моремъ чрезъ Мессину въ Мальту, гдѣ сдѣлалъ запасъ угля, и 11 октября прибылъ въ Пирей. Его Высочество въ этотъ же день оставилъ

фрегатъ, поступившій въ распоряженіе начальника эскадры Средиземнаго моря.

Въ слѣдующемъ 1868 году фрегатъ прибылъ весною въ Черное море и 29 іюня вышелъ съ Его Высочествомъ изъ Поти подъ флагомъ генералъ-адъютанта Посьета. Фрегатъ плавалъ въ Средиземномъ морѣ, заходилъ въ Алжиръ и на обратномъ пути въ Кронштадтъ у береговъ Ютландіи, 13 сентября, потерпѣлъ крушеніе.

Крушеніе фрегата „Александръ Невскій".

Фрегатъ вступилъ въ Нѣмецкое море 10 сентября, и, подойдя ко входу въ Скагеракъ, взялъ курсъ на маякъ Хансгольмъ, лежащій на сѣверо-западномъ мысу Ютландскаго полуострова, чтобы, опредѣлившись по немъ, вступить въ Скагеракъ. Но, расчитывая на скорость теченія, имѣющаго направленіе вдоль Ютландскаго берега, фрегатъ измѣнилъ нѣсколько свой первоначально взятый курсъ, и, подвигаясь при усилившемся вѣтрѣ къ Хансгольмскому маяку, получилъ 13 сентября, въ $2^1/_2$ часа ночи, три послѣдовательные удара въ подводную часть корпуса и остановился.

Предшествовавшія удару обстоятельства состояли въ томъ, что минутъ за 10 до него показался впереди, влѣво отъ курса, слабый бѣлый огонь. Капитанъ, остававшійся во всю ночь на верху, принялъ его за мачтовый огонь парохода, тѣмъ болѣе, что маякъ, который фрегату слѣдовало увидать, какъ равно и Линдеснесскій, — оба вертящіеся, а видѣнный огонь качался. Не смотря однако на это, онъ уменьшилъ парусовъ, приказалъ привести сперва на два, потомъ

еще на одинъ румбъ, а вслѣдъ затѣмъ, увидавъ берегъ, положилъ право на бортъ, но въ то время, когда фрегатъ, повинуясь рулю, катился къ вѣтру, послѣдовалъ ударъ, показавшій всю крайность положенія фрегата. Вслѣдъ за этимъ капитанъ приказалъ разводить пары.

Удары слѣдовали одинъ за другимъ; свѣжій рифъ-марсельный вѣтеръ и волненіе, ударявшее въ лѣвую раковину, подвигали фрегатъ къ берегу, до котораго было не болѣе 3-хъ кабельтововъ. Изъ трюма доносили о прибытіи воды. Все это не позволяло вывести фрегатъ на глубину; оставалось безотлагательно принимать мѣры, дабы замедлить разрушеніе фрегата и успѣть спасти команду.

Адмиралъ приказалъ рубить мачты, дабы облегчить фрегатъ и предупредить разрушающее ихъ дѣйствіе на дно судна, или паденіе ихъ отъ силы повторявшихся ударовъ. Это было исполнено съ большою снаровкою. Гротъ, а потомъ и фокъ-мачта упали на правую сторону за бортъ, не задѣвъ ни одного человѣка. Гротъ-мачта уперлась нижнимъ концемъ въ дно моря, а верхнимъ оставалась нѣкоторое время на сѣткахъ. Капитанъ, озабочиваясь, чтобы съ перемѣною теченія не вынесло фрегата въ море, предложилъ отдать якорь и цѣпь его вышла постепенно до жвака-галса.

Бизань-мачта сама надломилась въ полусажени надъ палубой, но, прежде чѣмъ ее срубить, спустили съ бо-канцевъ оба катера; правый, адмиральскій, уцѣлѣлъ, лѣвый,—навѣтренный, вскорѣ опрокинулся и разбился у борта.

Послѣ паденія мачтъ, начали палить изъ пушекъ, чтобы извѣстить жителей о несчастіи, и вмѣстѣ съ тѣмъ приступили къ попыткамъ устройства сообщенія съ берегомъ. Въ это время машиною и людьми качали всѣ помпы, чтобы облегчить фрегатъ, начали выбрасывать за бортъ орудія и на случай окончательной гибели строить плоты. Ко всѣмъ этимъ работамъ были распредѣлены офицеры.

Пальба изъ орудій продолжалась до разсвѣта, освѣщая своимъ заревомъ положеніе фрегата между бурунами. Одинъ изъ выстрѣловъ произошелъ преждевременно; имъ оторвало руку заряжавшему орудіе матросу и выбросило его за бортъ. Лейтенантъ Заринъ, находившійся при выбрасываніи орудій, услыхалъ объ этомъ. Обвязавъ себя концемъ онъ бросился за раненымъ, самъ не умѣя плавать; но найдя его повисшимъ на концѣ, надъ водой, спустился подъ него, принялъ его на свои плечи, и такимъ образомъ спасъ несчастнаго, не предчувствуя собственной своей близкой кончины. Вмѣстѣ съ Зариным бросились спасать товарища еще два матроса. Раненому же, принесенному въ лазаретъ, спустя часъ времени, докторъ Кудринъ, съ своими помощниками, отнялъ руку выше локтя. Операція эта произведена вполнѣ успѣшно, не смотря на то, что была совершена при недостаточномъ свѣтѣ, во время самыхъ сильныхъ ударовъ и значительнаго движенія и треска, происходившаго въ окружавшихъ лазаретъ переборкахъ.

На водѣ были адмиральскій катеръ и шестерка,

спущенная изъ ростеръ. Остальныя шлюпки или были разбиты при паденіи мачтъ, или остались въ рострахъ. Съ первымъ разсвѣтомъ стали готовить адмиральскій катеръ для доставленія на берегъ конца, что было поручено мичману Остелецкому. Послѣдній отвалилъ съ полнымъ комплектомъ гребцовъ. Высокій бурунъ ставилъ катеръ поперекъ и грозилъ опрокинуть, а близь берега сталъ заливать его и бить, и еслибы Остелецкій не догадался обрѣзать конецъ и этимъ не далъ катеру возможности быть выброшеннымъ на берегъ, то онъ неминуемо погибъ бы. При этомъ одного гребца выбило изъ катера и когда его вытащили изъ воды, то онъ былъ уже мертвъ. Такимъ образомъ при фрегатѣ осталась одна шестерка.

Когда разсвѣло и на ровномъ низменномъ берегу обозначились песчаные холмы и кое-гдѣ небольшіе крестьянскіе домики, тогда, по створамъ ихъ, ясно было, что фрегатъ постоянно подвигало впередъ и бокомъ ближе къ берегу. Чрезъ это якорная цѣпь, вытянувшись по направленію лѣваго траверса, вскорѣ лопнула. Тогда до берега оставалось не болѣе 150 саженъ.

Около этого времени показалась на берегу поставленная на колеса спасательная лодка; но прежде чѣмъ ее спустили съ телѣжки и начали употреблять, прошло не мало времени. Между тѣмъ бросили съ берега первую ракету, которая, уклонившись отъ даннаго ей направленія, упала за кормой фрегата. Тогда лейтенантъ Иккуль вызвался доставить на берегъ

конецъ на шестеркѣ и, получивъ разрѣшеніе, сталъ се готовить вмѣстѣ съ гребцами-охотниками, присоединиться къ числу коихъ прослъ позволенія и лейтенантъ Заринъ. Шлюпка эта снаряжалась противъ правыхъ форрусленей и капитанъ, перейдя на бакъ, самъ распоряжался ея отправленіемъ. Во время ея изготовленія, бросили съ берега вторую ракету, которая, не долетѣвъ до фрегата, упала противъ носовой его части. Тогда капитанъ приказалъ шестеркѣ отвалить, дабы схватить ракету на водѣ; но прежде чѣмъ ее достигли, на берегу стали выбирать обратно конецъ. На приказаніе возвратиться къ фрегату, котораго они можетъ быть и не услыхали, оба, Заринъ и Икскуль, знаками просили позволенія продолжать грести на берегъ. Въ виду большой возможности установить сообщеніе съ берегомъ, капитанъ разрѣшилъ имъ это, но черезъ нѣсколько минутъ, шлюпка поднятая высокимъ валомъ и поставленная поперекъ буруна, была опрокинута. Оба эти прекрасные юноши погибли, исполняя свой долгъ и жертвуя для общей пользы собою. Вмѣстѣ съ ними поглощены были волнами два матроса; другіе двое послѣ продолжительной борьбы съ теченіемъ и бурунами, достигли фрегата, а пятый былъ выброшенъ на берегъ, тоже живой. Вскорѣ, около полудня, съ берега бросили третью ракету, и какъ только она упала въ воду, тоже не достигнувъ до фрегата, матросъ Масленниковъ, съ концомъ, бросился съ кормы за нею, доплылъ до нея и доставилъ на фрегатъ. Это была минута, составившая

*

эпоху въ этотъ ужасный день, и съ этого времени явилась надежда на спасеніе.

Чтобы подкрѣпить и согрѣть команду, большею частью промокшую, просвистали къ вину и роздали по получаркѣ.

Около того же времени спустили на воду спасательную лодку и нѣсколько разъ пробовали отвалить отъ берега, но каждый разъ ее выбрасывало обратно, пока, наконецъ, соединенными усиліями гребцовъ и береговыхъ жителей, ей не удалось дать достаточную скорость сквозь буруны. Когда она прибыла къ борту адмиралъ предложилъ Великому Князю Алексію Александровичу воспользоваться ею и ѣхать на берегъ вмѣстѣ съ другими, которымъ будетъ указано на ней отправиться. Но Его Высочество, не желая быть въ числѣ первыхъ лицъ, оставляющихъ фрегатъ, настоятельно просилъ позволить ему остаться до одной изъ слѣдующихъ шлюпокъ. Вполнѣ оцѣняя такую рѣшимость и готовность дѣлить общее несчастіе, адмиралъ отдалъ приказаніе отправить спасательную лодку безъ Великаго Князя. На ней съѣхали: лейтенантъ Тудеръ, какъ знающій шведскій языкъ, штабсъ-капитанъ Хохловъ, съ шканечными журналами и картами, и нѣсколько больныхъ, всего 8 человѣкъ. Высадивъ ихъ благополучно, хотя съ трудомъ, лодка дважды пыталась возвратиться на фрегатъ, но выбрасывалась обратно; въ послѣдній разъ она оказалась поврежденною въ своихъ воздушныхъ ящикахъ и тѣмъ окончились ея дѣйствія.

Въ это же время и мѣстные рыбаки рѣшились идти къ фрегату на помощь; сперва одна рыбацкая лодка, потомъ другая, за нею третья, отважились спуститься съ берега и направиться къ фрегату.

Между тѣмъ, со времени полученія на фрегатѣ ракеты со шнуромъ, посредствомъ послѣдняго, передали на берегъ одинъ за другимъ нѣсколько тросовъ и наконецъ 8-ми дюймовый кабельтовъ, который вытянули и закрѣпили какъ на фрегатѣ, такъ и на берегу. Но тонкіе концы, долженствовавшіе служить для передвиженія шлюпки по кабельтову, запутались, хотя и были изъ манильскаго троса. Тогда лейтенанту Тудеру, бывшему на берегу, пришла счастливая мысль спустить снова фрегатскій катеръ и испытать передвигать его между фрегатомъ и берегомъ, посредствомъ другихъ двухъ такихъ-же концовъ, безъ помощи направляющаго кабельтова. Эта попытка вполнѣ удалась, и катеръ, хотя описывалъ каждый разъ значительную дугу, при каждой переправѣ наполнялся водою и былъ въ большой опасности, но, сдѣлавъ около 15-ти рейсовъ и принимая отъ 20 до 30 человѣкъ, одинъ спасъ большую половину команды. Мичманъ Остелецкій, не желая оставлять порученнаго ему катера, 11 разъ пріѣзжалъ съ нимъ къ фрегату, постоянно обдаваемый бурунами и два раза выброшенный изъ него волнами. Въ первый изъ этихъ рейсовъ на катерѣ съѣхали: Великій Князь, состоящій при Его Высочествѣ флигель-адъютантъ Шиллингъ, таїн. совѣт. Веселаго, дѣйст. стат. совѣт.

Мечинъ, ревизоръ лейтенантъ Гессенъ съ денежнымъ сундукомъ и шнуровыми книгами, раненый комендоръ и 14 человѣкъ матросовъ. Это было около 3-го часа пополудни. Люди, бывшіе на верхней палубѣ и занятые устройствомъ плотовъ, поднявшись на сѣтки, слѣдили за катеромъ и, когда увидѣли Великаго Князя на берегу, сняли шапки и перекрестились. Съ началомъ успѣшныхъ рейсовъ катера, не прекратились однако опыты для устройства другихъ способовъ сообщенія съ берегомъ. Такъ по лееру, натянутому между фрегатомъ и берегомъ, начали передвигать спасательную бесѣдку, доставленную тоже командою спасательной лодки; но при первомъ опытѣ береговой конецъ лопнулъ, и всѣ были очень рады, когда успѣли притянуть обратно на фрегатъ гардемарина Прянишникова и матроса Масленникова, достигшихъ съ бесѣдкой уже середины разстоянія между фрегатомъ и берегомъ и подвергавшихся большой опасности быть выброшенными изъ нея. Пробовали тоже устроить змѣй, чтобы перебросить на берегъ конецъ, но безуспѣшно. Матросъ Жмурко вызвался доставить конецъ на берегъ и отправился съ нимъ вплавь, но теченіе стало относить его въ сторону и онъ былъ возвращенъ на фрегатъ. Все это время вѣтеръ продолжалъ дуть съ тою же силою, и волны, разбиваясь о фрегатъ, вливались въ порта, черезъ которые люди выбрасывали орудія, и не переставали обдавать команду. Удары продолжались, и фрегатъ, потрясаемый во всѣхъ своихъ членахъ, изгибался по направленію своей длины.

Эти изгибанія достигли наконецъ такой степени, что начали опасаться перелома фрегата на двѣ части. Течь продолжалась и вода уже вошла въ машинное отдѣленіе, откуда давно доносили о различныхъ поврежденіяхъ. Около 3 часовъ прибылъ на фрегатъ къ немалому всѣхъ удивленію, на одной изъ рыбацкихъ лодокъ, помощникъ завѣдывающаго спасательными станціями на западномъ берегу Ютландіи, г. Андерсонъ. Убѣжденный, что до ночи, когда будетъ необходимо прекратить перевозку, нельзя спасти болѣе половины команды, онъ пріѣхалъ, чтобы посовѣтовать средство—повалить фрегатъ палубой къ берегу, говоря, что иначе, какъ извѣстно изъ прежнихъ опытовъ, его положитъ на лѣвый бокъ, палубами къ морю и тогда волненіемъ немпнуемо смоетъ всѣхъ до послѣдняго человѣка и окончательно разобьетъ фрегатъ, разрушивъ первоначально палубы, слабыя въ сравненіи съ самимъ корпусомъ. Сбрасывая уже до того преимущественно орудія лѣвой стороны, дабы не имѣть ихъ подъ правымъ бокомъ фрегата, отчасти уже начали исполнять этотъ полезный совѣтъ.

Но, по милости Божіей, послѣ трехъ часовъ вѣтеръ началъ стихать, и перевозка пошла значительно успѣшнѣе. Около 5-ти часовъ на фрегатѣ уже оставалось не болѣе 200 человѣкъ и до берега не болѣе ста саженъ; тогда явилась надежда, что къ ночи всѣ будутъ на берегу.

Полубаркаъ, спущенный изъ ростеръ находчивостію и распорядительностію лейтенанта Дека, сдѣлалъ только

одну путину на берегъ, ибо первый опытъ показалъ, что опасно пускать на концахъ двѣ шлюпки, въ близкомъ одну отъ другой разстояніи. Шесть плотовъ, изготовлявшихся назначенными на каждый нижними чинами и офицерами, остались безъ употребленія, и только четыре были сброшены въ воду.

Въ половинѣ 7-го часа, катеръ отвалилъ отъ фрегата въ послѣдній разъ. Тогда адмиралъ съ капитаномъ и старшимъ офицеромъ обошли всѣ палубы. Кромѣ ихъ троихъ въ послѣднюю рыбацкую лодку сѣли еще два боцмана, которымъ приказано было взять съ собой кормовой флагъ. Берега всѣ они достигли обдаваемые буруномъ и вышли на него при помощи выбѣжавшихъ къ нимъ навстрѣчу жителей и матросовъ. Вскорѣ затѣмъ стемнѣло.

Тутъ же на взморьѣ былъ отслуженъ благодарственный молебенъ и вслѣдъ затѣмъ панихида по утопшимъ товарищамъ. Къ ночи всѣхъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ мѣстные жители нашли возможность размѣстить по избамъ.

Такимъ образомъ окончился этотъ крайне тяжелый день. Генералъ-адъютантъ Посьетъ, въ заключеніе своего донесенія объ этомъ несчастіи, представляетъ Его Высочеству Генералъ-Адмиралу, что успѣхъ спасенія команды положительно должно приписать большому хладнокровію и распорядительности командира фрегата флигель-адъютанта Кремера, готовности и самоотверженію старшаго офицера капитанъ-лейтенанта Ермолаева, и всѣхъ гг. офицеровъ, примѣрному пове-

денію нижнихъ чиновъ въ продолженіе всего этого дня, начавшагося для команды 3-ьимъ часомъ ночи и окончившагося съ захожденіемъ солнца 13-го числа. Гибель лейтенантовъ Зарина и Икскуля, говоритъ генералъ-адъютантантъ Посьетъ, этихъ примѣрныхъ офицеровъ и прекрасныхъ юношей, составляетъ, конечно, какъ для насъ, такъ и для нашего флота неоцѣнимую, тяжелую потерю.

Датчане, жители мѣстечка Гарбоэре, показали полное къ командѣ фрегата участіе и много человѣколюбія и, не смотря на весьма большое число офицеровъ и нижнихъ чиновъ, всѣхъ пріютили. Вся команда была расположена въ избахъ поселянъ, на протяженіи 14 верстъ отъ мѣста крушенія.

Команда фрегата была перевезена изъ Даніи въ Кронштадтъ на пароходо-фрегатахъ «Рюрикъ» и «Смѣлый», отправленныхъ нарочно съ этою цѣлію въ Копенгагенъ, и на датскомъ фрегатѣ. Фрегатъ же «Александръ-Невскій», по невозможности спасти его, проданъ на мѣстѣ крушенія въ частныя руки.

Военно-морской судъ с.-петербургскаго порта, разсмотрѣвъ дѣло о крушеніи фрегата «Александръ-Невскій», призналъ по оному виновными:

1) Генералъ-адъютанта, вице-адмирала Посьета въ неосторожности, послѣдствіемъ которой была гибель фрегата «Александръ-Невскій», состоящей въ томъ, что при перемѣнѣ курса въ 8 часовъ вечера 12 сентября 1868 года, не имѣя положительныхъ данныхъ о вѣрности своего мѣста, онъ не принялъ въ сообра-

женіе указаній лоціи о теченіяхъ и не сдѣлалъ распоряженія о послѣдовательномъ бросаніи лота, послѣ перемѣны курса на NO 54°. При этомъ судомъ признано существованіе уменьшающихъ вину обстоятельствъ.

2) Флигель-адъютанта капитана 1-го ранга Кремера въ неосторожности, послѣдствіемъ которой была гибель фрегата, состоящей въ томъ, что при совѣщаніи съ адмираломъ о перемѣнѣ курса, въ 8 часовъ вечера 12 сентября 1868 года, не имѣя положительныхъ данныхъ о вѣрности своего мѣста, не принялъ въ соображеніе указаній лоціи о теченіяхъ и не представилъ адмиралу о необходимости бросать лотъ, послѣ перемѣны курса, причемъ судомъ признано существованіе уменьшающихъ вину обстоятельствъ.

3) Старшаго штурманскаго офицера, штабсъ-капитана Хохлова въ неосторожности, послѣдствіемъ которой была гибель фрегата, состоящей въ томъ, что при прокладываніи избраннаго адмираломъ курса въ 8 часовъ вечера 12-го сентября 1868 года, не имѣя положительныхъ данныхъ о вѣрности своего мѣста, онъ не обратилъ вниманія на указанія лоціи о теченіяхъ и лотѣ и ушелъ внизъ, не дождавшись какія мѣры будутъ приняты относительно усмотрѣннаго огня, причемъ судомъ признано существованіе уменьшающихъ вину обстоятельствъ.

и 4) Вахтеннаго штурманскаго офицера подпоручика Левицкаго въ неисполненіи своей обязанности.

Посему судъ опредѣлилъ:

генералъ-адъютанту, вице-адмиралу Посьету объявить выговоръ въ приказѣ;

флигель-адъютанта капитана 1-го ранга Кремера подвергнуть аресту на гауптвахтѣ на одинъ мѣсяцъ;

корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитана Хохлова подвергнуть аресту на двѣ недѣли, и

подпоручика того же корпуса Левицкаго подвергнуть дисциплинарному взысканію въ административномъ порядкѣ по усмотрѣнію его начальства.

На всеподданнѣйшемъ о семъ докладѣ послѣдовала, 10 марта 1869 года Собственноручная Его Императорскаго Величества конфирмація:

«Во вниманіе къ особеннымъ заслугамъ генералъ-адъютанта Посьета и флигель-адъютанта Кремера, лично Мнѣ оказаннымъ, а равно въ уваженіе геройскихъ подвиговъ и истинно молодецкаго, безъ исключенія всѣми чинами фрегата, исполненія своего долга, сопряженнаго съ самоотверженіемъ, повелѣваю: лицъ виновныхъ по дѣлу о крушеніи фрегата «Александръ Невскій» никакому взысканію не подвергать».

Съ 1869 года Его Императорское Величество соизволилъ даровать морскому вѣдомству нѣкоторыя средства для начатія вновь кругосвѣтныхъ плаваній, прекращенныхъ въ 1867 году, вмѣстѣ съ сокращеніемъ бюджета. Въ это время присутствіе нашей эскадры въ Тихомъ океанѣ было необходимо болѣе чѣмъ когда либо. Шедшее быстрыми шагами развитіе Японіи, усложненіе вопроса о Сахалинѣ, неспокойное по- 1869 годъ.

ложеніе населенія вдоль китайской нашей границы — все это требовало содѣйствія судовъ.

Желая сколь возможно скорѣе видѣть осуществленіе этой полезной мѣры, отмѣна которой особенно тягостно отразилась на личномъ составѣ флота, морское министерство отправило одно изъ судовъ, клиперъ «Всадникъ» (кап.-лейт. Михайловъ), въ Тихій океанъ на счетъ смѣты 1868 года. Въ навигацію же 1869 года, на счетъ 500 т. р., назначенныхъ въ дополненіе къ нормальной смѣтѣ морскаго министерства, для океанскихъ плаваній, снаряжено было для посылки въ Тихій океанъ еще три судна, подъ начальствомъ капитана 1-го ранга Пилкина: корветъ «Боярынъ» (кап.-лейт. Сѣрковъ), клиперъ «Гайдамакъ» (кап.-лейт. Колтовской) и клиперъ «Алмазъ» (кап.-лейт. Брылкинъ). Отрядъ этотъ вышелъ изъ Кронштадта 5 сентября.

Въ Средиземномъ морѣ въ 1869 году плавали изъ судовъ балтійскаго флота корветъ «Аскольдъ» и клиперъ «Яхонтъ», изъ судовъ черноморской флотиліи шкуна «Псезуапе» и корветы «Львица» и «Память Меркурія». На корветѣ «Аскольдъ», который вмѣстѣ съ шкуной «Псезуапе» находился до того времени на станціи въ греческихъ водахъ, Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ совершилъ въ іюлѣ переходъ изъ порта Маламокко близъ Венеціи въ Корфу, затѣмъ, по приходѣ къ нему на смѣну клипера «Яхонтъ» (кап.-лейт. гр. Литке), корветъ отправился въ Кронштадтъ, куда и прибылъ 30 сентября.

На клиперѣ «Яхонтъ» Его Высочество совершилъ

обратный путь въ Маламокко, и затѣмъ клиперъ вмѣстѣ съ шкуной «Пеезуапе» принималъ участіе во всемірномъ событіи открытія Суэзскаго канала.

При торжествѣ открытія, происходившемъ 5 ноября, на клиперѣ, по Высочайшему повелѣнію, находился нашъ константинопольскій посолъ ген.-ад. Игнатьевъ. Для принятія посла клиперъ ходилъ въ Дарданеллы. Первою въ каналъ вступила яхта императрицы французовъ, за нею на разстояніи отъ одной до двухъ верстъ, суда съ другими августѣйшими особами, потомъ послы нашъ и англійскій, и далѣе до 40 военныхъ и коммерческихъ судовъ всѣхъ націй.

Изъ всѣхъ судовъ, шедшихъ по Суэзскому каналу, «Яхонтъ» имѣлъ наибольшее углубленіе, именно 16 фут. 8 дюм. До озера Тимсаръ, находящагося въ 77 километрахъ отъ Средиземнаго моря, глубина канала простиралась отъ 24 до 26 футъ, а потому для слѣдованія клипера не было препятствій. Не смотря на свою длину и на довольно чувствительные извороты канала, клиперъ, благодаря отличному управленію, ни разу не коснулся даже боковъ канала, имѣющаго въ основаніи 22 метра или 70 футъ ширины, т. е. немного менѣе одной трети длины клипера. Но далѣе озера близъ Серапеума каналъ имѣлъ лишь 16 фут. 2 дюйм. глубины, а потому въ озерѣ посолъ пересѣлъ на шкуну «Пеезуапе», а клиперъ отправился обратно въ Средиземное море. Такимъ образомъ мѣсто клипера заняла шкуна, которая, 8-го ноября въ 1-мъ часу дня, вмѣстѣ съ другими судами и вступила въ Красное море.

На корветахъ «Львица» и «Память Меркурія» находились гардемарины и кондукторы, такъ какъ въ этомъ году посылка съ ними въ океанъ особаго фрегата была отмѣнена. Послѣ плаванія въ Черномъ морѣ эти корветы, подъ брейт-вымпеломъ кап. 2 р. Дрешера, перешли осенью сперва въ Константинополь, потомъ въ Пирей, затѣмъ ходили въ Мессину, Неаполь, Наварринъ и Сиру, посѣтили нѣкоторые изъ острововъ архипелага, и въ мартѣ 1870 года возвратились въ Севастополь.

Отрядъ съ Ихъ Императорскими Высочествами Алексіемъ Александровичемъ и Николаемъ Константиновичемъ, подъ флагомъ генер.-адъютанта Посьета, не ограничилъ въ 1869 году своего плаванія Финскимъ заливомъ, но, выйдя въ Балтійское море, посѣтилъ Травемюнде и Карлскрону.

1870 годъ. Для обратнаго плаванія Его Императорскаго Высочества Алексія Александровича изъ Архангельска, куда Великій Князь прибылъ сухимъ путемъ, были отправлены 20 мая изъ Кронштадта: корветъ «Варягъ» (фл.-адъют. Кремеръ), клиперъ «Жемчугъ» (кап.-лейт. Геркенъ) и шкуна «Секстанъ» (кап.-лейт. Шульцъ). Начальство надъ этимъ отрядомъ, до поступленія его въ распоряженіе генералъ-адъютанта Посьета, было ввѣрено флигель-адъютанту Кремеру. Эта эскадра пришла на Двинской баръ 23 іюня.

3 іюля Его Высочество прибылъ на корветъ «Варягъ» и отправился съ эскадрою, подъ флагомъ генералъ-адъютанта Посьета, въ Соловецкій монастырь,

откуда на монастырскомъ пароходѣ «Вѣра» посѣтилъ Кемь, Суму и Сороку.

Затѣмъ отъ Соловецкаго монастыря эскадра отправилась къ острову Новая Земля, и 12 того же іюля бросила якорь въ Костиномъ шарѣ. Пребываніе Его Высочества у Новой Земли продолжалось три дня, и ознаменовалось закладкою разборной избы, доставленной на островъ предъ приходомъ эскадры. Оставивъ 15 числа Новую Землю эскадра прошла вдоль Мурманскаго берега и 20 іюля бросила якорь въ Екатерининской гавани, гдѣ Его Высочество осматривалъ городъ Колу. Отсюда 21 іюля эскадра вступила снова въ океанъ для слѣдованія къ острову Исландіи, и Его Высочество на этомъ пути посѣтилъ главныя становища мурманскаго берега и норвежскіе города: Вадсэ, Вардэ, Гаммерфестъ и Тромсэ. Изъ Гаммерфеста шкуна «Секстанъ» была отправлена въ Архангельскъ, а 10 августа клиперу «Жемчугъ» велѣно идти въ Кронштадтъ.

15 августа корветъ «Варягъ» бросилъ якорь на Рейкіавикскомъ рейдѣ ос. Исландіи. Посѣтивъ островъ и Гейзеръ, 21 августа Его Высочество оставилъ сѣверныя воды, и, минуя Шотландскіе и Оркнейскіе острова, вступилъ въ Нѣмецкое море, 2 сентября прибылъ на Копенгагенскій рейдъ, а 10-го того же мѣсяца въ Кронштадтъ.

Въ 1870 году были отправлены изъ Кронштадта осенью въ Тихій океанъ корветъ «Витязь» (кап. 2 р. Назимовъ) и клиперъ «Изумрудъ» (кап.-лейт. Кумани),

и для надобностей сибирской флотиліи шкуны: «Ермакъ» (кап.-лейт. Рогуля) и «Тунгузъ» (кап.-лейт. Григорашъ).

Корветы «Память Меркурія» и «Львица», подъ начальствомъ капитана 1 ранга Майделя, въ зиму 1870 и 1871 годовъ, какъ и въ предшествующемъ году, плавали въ Средиземномъ морѣ для практики съ гардемаринами, и возвратились въ Черное море въ апрѣлѣ 1871 года.

Клиперъ «Яхонтъ» въ теченіи 1870 года оставался въ Средиземномъ морѣ.

1871 1873 годы. Въ 1871 году, для практическаго плаванія Его Высочества Великаго Князя Алексія Александровича, была снаряжена въ Кронштадтѣ, подъ флагомъ генералъ-адъютанта Посьета, особая эскадра изъ трехъ судовъ: фрегата «Свѣтлана» (кап. 1 р. Кремеръ), корвета «Богатырь» (кап. 2 р. Шафровъ) и клипера «Абрекъ» (кап.-лейт. фонъ Шанцъ). 21 августа эскадра вышла изъ Кронштадта и отправилась къ берегамъ Сѣверной Америки, зайдя на пути въ Копенгагенъ, Фальмутъ и Фунчалъ; 6 ноября эскадра пришла на Санди-Хукскій рейдъ, гдѣ встрѣтила ее американская эскадра подъ флагомъ вице-адмирала Рауэна, ожидавшая здѣсь прибытія Его Высочества въ теченіи 40 дней. Сопровождаемый американскою эскадрою, Его Высочество прибылъ рѣкою Гудсонъ на Нью-Іоркскій рейдъ. Пребываніе нашей эскадры въ Америкѣ ознаменовалось длиннымъ рядомъ торжествъ въ честь Его Высочества.

Въ январѣ 1872 года эскадра генералъ-адъютанта

Посьета оставила Нью-Іоркъ и направилась къ острову Гаваннѣ, а отсюда въ Ріо-Жанейро, причемъ клиперу «Абрекъ» было приказано отдѣлиться и идти къ устью Амура. Фрегатъ «Свѣтлана» и корветъ «Богатырь» прибыли въ Ріо-Жанейро уже 16 мая, пройдя разстояніе 6,150 миль въ 48 дней. Здѣсь Его Высочество, по случаю исправленія фрегата и приготовленій его къ зимнему плаванію по Индѣйскому морю, оставался до 28 мая. Императоръ и императрица бразильскіе нѣсколько разъ посѣщали фрегатъ «Свѣтлана». 25 іюня Его Высочество прибылъ въ Саймонсъ-бей, пройдя отъ Ріо-Жанейро разстояніе 3,500 миль въ 24 дня, съ заходомъ въ Столовую бухту. 8 іюля, выйдя изъ Саймонсъ-бея, эскадра, чрезъ Зондскій проливъ, достигла 7 августа Батавіи, и, посѣтивъ Сингапуръ, вступила въ Китайское море, а 31 числа пришла въ Гонг-Конгъ. Корветъ «Богатырь» остался здѣсь для исправленій въ машинѣ, «Свѣтлана» же съ Его Высочествомъ отправилась чрезъ Формозскій проливъ въ Нагасаки, куда прибыла 15 октября. Здѣсь на рейдѣ находились: корветъ «Витязь», подъ флагомъ Свиты Его Величества контръ-адмирала Федоровскаго, смѣнившаго капитана 1 р. Пилкина лѣтомъ 1871 г., лодка «Моржъ», японскій корветъ «Нисъ-синь-канъ», французскій авизо и англійскіе лодка и транспортъ. 24 октября фрегатъ «Свѣтлана», въ сопровожденіи корветовъ «Витязь» и «Нисъ-синь-канъ», сдѣлалъ переходъ чрезъ Симоносакскій проливъ въ Кобе, а затѣмъ—въ Іокагаму, и 4 ноября Его Высочество, по

приглашенію Микадо, съ экстреннымъ поѣздомъ отправился въ Іедо.

Во время отсутствія Великаго Князя, въ Іокагамѣ собралась японская эскадра, состоявшая изъ броненоснаго фрегата, двухъ деревянныхъ корветовъ и трехъ шкунъ, и прибыли наши корветы: «Богатырь» изъ Нагасаки и «Бояринъ» изъ Владивостока.

13 ноября Микадо прибылъ въ Іокагаму, и на катерѣ, подъ своимъ штандартомъ, въ сопровожденіи Великаго Князя, отправился на японскій броненосный корветъ, гдѣ вмѣстѣ съ своимъ штандартомъ, приказалъ поднять флагъ Его Высочества и потомъ показывалъ батарею и жилую палубу броненосца. Послѣ того, Микадо посѣтилъ фрегатъ «Свѣтлана», гдѣ былъ встрѣченъ съ императорскими почестями, по уставу, и гдѣ былъ поднятъ японскій императорскій штандартъ. На фрегатѣ Микадо было показано артиллерійское ученье съ вызовомъ абордажныхъ и пожарныхъ партій, а потомъ на трехъ нашихъ корветахъ было произведено парусное ученье и, въ заключеніе, гонка гребныхъ судовъ на веслахъ. Затѣмъ вся японская эскадра снялась съ якоря и подъ парами проходила послѣдовательно мимо фрегата съ людьми, поставленными на вантахъ, и были произведены нѣкоторые маневры съ пальбою. Микадо изъявилъ свое полнѣйшее удовольствіе и благодарность за все видѣнное имъ, и, по окончаніи маневровъ, принялъ завтракъ на фрегатѣ.

16 ноября Его Высочество оставилъ Іокагаму, въ со-

провожденіи корвета «Витязь» и японскаго корвета «Нисъ-синь-канъ», для слѣдованія въ Хакодате и Владивостокъ; корветы же «Богатырь» и «Бояринъ» оставлены въ Іокагамѣ, первый — для занятія станціи, второй—для слѣдованія отсюда обратно въ Россію.

Его Высочество прибылъ въ Хакодате 21 ноября, а 4 декабря, при морозѣ въ 11½° R, «Свѣтлана» достигъ Владивостока, гдѣ засталъ пришедшій наканунѣ корветъ «Витязь». Одновременно съ фрегатомъ, пришелъ во Владивостокъ и клиперъ «Абрекъ» изъ Нагасаки. Вслѣдствіе полученнаго повелѣнія Государя Императора отложить возвращеніе Его Высочества чрезъ Сибирь до весны, эскадра вернулась въ Нагасаки 14 декабря, а оттуда отправилась въ Гонг-Конгъ, куда пришла 3 января 1873 года.

Затѣмъ, совершивъ плаваніе въ Манилу, эскадра 4 февраля возвратилась въ Гонг-Конгъ. На этомъ обратномъ пути, Его Высочество посѣтилъ Филлипинскіе острова. При помощи нанятаго частнаго парохода, Его Высочество съ генералъ-адъютантомъ Посьетомъ осматривалъ лежащіе по р. Ян-цзи-кіангу китайскіе порты; послѣ чего эскадра, въ концѣ марта, перешла въ Нагасаки. Совершивъ плаваніе Японскимъ моремъ, Его Высочество 23 апрѣля прибылъ въ заливъ Посьета, а 27 числа, переѣдя во Владивостокъ, оставилъ фрегатъ, и отправился обратно сухимъ путемъ.

Такъ какъ на основаніи Высочайшаго повелѣнія 1 августа 1871 года посылка гардемаринъ на отдѣльныхъ учебныхъ отрядахъ была отмѣнена, то съ этого

*

времени гардемарины, кромѣ заграничныхъ плаваній стали назначаться для практическихъ занятій на броненосную эскадру и на артиллерійскій отрядъ.

Что же касается до плаваній въ 1871—1873 годахъ другихъ нашихъ судовъ, то они были слѣдующія:

Въ Средиземное море были посланы въ іюнѣ 1871 года клиперъ «Жемчугъ» (кап.-лейт. Геркенъ), а въ ноябрѣ 1872 года пароходо-фрегатъ «Рюрикъ» (кап.-лейт. Боиль) и пароходъ «Эрикликъ» (кап.-лейт. Горъ). Суда эти, подъ флагомъ контръ-адмирала Бутакова, соединились къ январю 1873 года въ Неаполѣ, по случаю пребыванія въ Соренто Ея Императорскаго Величества Государыни Императрицы. 24 апрѣля пароходо-фрегатъ «Рюрикъ» былъ отозванъ въ Копенгагенъ. По отъѣздѣ же Ея Величества изъ Италіи, пароходъ «Эрикликъ» отправился въ Черное море, а клиперъ «Жемчугъ» въ Кронштадтъ. Въ 1872 году былъ посланъ въ Средиземное море первый нашъ броненосецъ фрегатъ «Князь Пожарскій» (кап. 2 р. Бассаргинъ). Фрегатъ вышелъ изъ Кронштадта 31 іюля, и, испытавъ свѣжій вѣтеръ, благополучно прибылъ въ Пирей.

Для плаванія въ Тихомъ океанѣ были посланы изъ Кронштадта осенью 1872 года корветъ «Аскольдъ» (кап.-лейт. Тыртовъ), пробывшій въ этомъ плаваніи около 5 лѣтъ, и осенью 1873 года два клипера: «Всадникъ» (кап.-лейт. Новосильскій) и «Гайдамакъ» (кап.-лейт. Тыртовъ).

Въ теченіи сказаннаго періода времени возратились

въ Кронштадтъ: изъ Средиземнаго моря въ 1871 году клиперъ «Яхонтъ», въ 1873 году клиперъ «Жемчугъ» и пароходо-фрегатъ «Рюрикъ», и изъ Тихаго океана въ 1871 году клиперъ «Всадникъ»; въ 1872 году клипера «Гайдамакъ» и «Алмазъ», и въ 1873 году фрегатъ «Свѣтлана», корветъ «Бояринъ» и клиперъ «Изумрудъ». Въ 1873 г. кон.-адм. Федоровскаго смѣнилъ кон.-адм. Брюммеръ.

Въ заключеніе надлежитъ упомянуть объ одномъ событіи, побудившемъ наше судно принять участіе во внутреннихъ дѣлахъ Японіи.

Когда наша эскадра въ январѣ 1873 года стояла въ Нагасаки, жители этого города были встревожены слухомъ о вспыхнувшемъ въ сосѣдней провинціи Хизенъ народномъ возмущеніи, которое угрожало Нагасакскимъ жителямъ. Прибывшій 9 февраля на корветъ «Богатырь» германскій консулъ сообщилъ, что 5,000 инсургентовъ уже находятся вблизи Нагасаки, и что мѣстный губернаторъ, не имѣя достаточно гарнизона, не въ силахъ оказать сопротивленія. По просьбѣ консула, корветъ произвелъ демонстрацію свозкою десанта въ европейскую часть города. Это же обстоятельство привлекло изъ Шанхая англійскую канонерскую лодку, американскій корветъ и японскія военныя суда. Повтореніемъ демонстраціи со всѣхъ этихъ военныхъ судовъ опасность для Нагасаки отстранена и войска Микадо подавили возстаніе окончательно.

1874 и 1875 годы.

Въ 1874 году зимою, по случаю пребыванія въ Сен-Ремо, въ Италіи, Ея Императорскаго Величества

Государыни Императрицы, находились въ Вилафранкѣ: прибывшій изъ Пирея броненосный фрегатъ «Князь Пожарскій», на которомъ имѣлъ свой флагъ кон.-адм. Бутаковъ, и присланныя изъ Кронштадта яхты: сперва «Царевна» (кап. 2 р. Рогуля), а потомъ яхта «Штандартъ» (кап.-лейт. Лазаревъ). Яхта «Царевна» 19 декабря отправилась отсюда далѣе въ Черное море, а яхта «Штандартъ», по отбытіи Ея Величества изъ Италіи, вышла въ началѣ апрѣля обратно въ Кронштадтъ.

Въ концѣ апрѣля Его Императорское Величество Государь Императоръ изволилъ предпринять путешествіе въ Англію по желѣзной дорогѣ до Флиссингена, а оттуда моремъ на яхтѣ «Держава», сопровождать которую была назначена яхта «Ливадія», вышедшая изъ Николаева 15-го марта и прибывшая въ Флиссингенъ 14 апрѣля. Яхта «Держава» оставила Кронштадтскій рейдъ 21-го апрѣля и пришла въ Флиссингенъ 29-го апрѣля. Вечеромъ 30 апрѣля изволилъ прибыть на яхту Его Императорское Величество Государь Императоръ, въ сопровожденіи Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексія Александровича. Яхта отвалила отъ пристани подъ проводкою лоцманскаго старшины и, при выходѣ изъ гавани, коснулась мели. Вслѣдствіе чрезвычайно быстрой убыли воды яхта не могла сняться и принуждена была остаться на мели всю ночь до слѣдующей полной воды. На слѣдующее утро, при полной водѣ, былъ данъ задній ходъ, отчего яхта легко со-

шла съ мели и вышла въ море, взявъ курсъ по приказанію Государя Императора въ Дувръ. По прибытіи около 7 ч. вечера въ Дувръ, Его Императорское Величество изволилъ оставить яхту. На другой день яхта «Держава» и сопровождавшая ее яхта «Ливадія» перешли въ Гревзендъ, гдѣ оставались до 9-го мая.

Въ $3^1/_2$ часа пополудни 9-го мая, по прибытіи на яхту «Держава» Государя Императора, обѣ яхты оставили Гревзендъ и пошли въ Флиссингенъ, куда прибыли 10-го мая. Въ тотъ же день Его Императорское Величество, оставивъ яхту, изволилъ отправиться по желѣзной дорогѣ въ обратный путь. Принявъ уголь, яхты вышли изъ Флиссингена: «Держава» для слѣдованія въ Кронштадтъ, а «Ливадія» въ Гавръ, для установки электро-магнитной машины. 6-го іюля яхта «Ливадія» вернулась въ Николаевъ.

Его Императорское Высочество Великій Князь Алексій Александровичъ, по прошествіи всей школы морскаго практическаго образованія въ дальнихъ плаваніяхъ, начиная съ званія гардемарина и кончая старшимъ офицеромъ фрегата «Свѣтлана», былъ назначенъ въ 1875 году командиромъ этого фрегата. На долю «Свѣтланы» выпало въ это время трудное и продолжительное плаваніе въ Средиземномъ морѣ и Атлантическомъ океанѣ. 3 іюня 1875 года фрегатъ «Свѣтлана» отправился изъ Кронштадта въ Средиземное море и въ іюлѣ, въ Кадиксѣ, поступилъ въ составъ эскадры контръ-адмирала Бутакова, поднявшаго на немъ свой флагъ.

Изъ болѣе выдающихся плаваній судовъ эскадры Тихаго океана въ этихъ годахъ было плаваніе клипера «Всадникъ».

Китайское правительство изъявило желаніе закрыть для европейскихъ пароходовъ сѣверный рукавъ рѣки Ян-ци-кіанга у города И-ченъ, вдоль острова Ли-сзе, такъ какъ въ этомъ рукавѣ пароходы разводятъ волненіе, не безопасное для большаго количества нагружающихся солью китайскихъ джонокъ, имѣющихъ тамъ свою пристань. Вмѣсто этого рукава правительство предложило другой путь пароходамъ,—рукавъ, идущій по южную сторону названнаго острова. Этотъ послѣдній путь былъ уже осмотрѣнъ англійскимъ и американскимъ адмиралами по просьбѣ ихъ представителей въ Пекинѣ, и нашъ посланникъ просилъ начальника отряда сообщить въ свою очередь его мнѣніе. Начальникъ отряда на клиперѣ «Всадникъ» самъ осмотрѣлъ оба рукава и нашелъ сѣверный рукавъ дѣйствительно неудобнымъ для пароходовъ, по причинѣ большаго скопленія въ немъ китайскихъ джонокъ. Другой же рукавъ найденъ длиннѣе перваго на 1½ мили, но представляющимъ удобства для плаванія коммерческихъ пароходовъ, какъ болѣе широкій и глубокій. На клиперѣ во время плаванія находился, заявившій желаніе быть при осмотрѣ, австрійскій посланникъ.

Клиперъ «Всадникъ» участвовалъ также въ пріемѣ острова Сахалина отъ японскаго правительства и въ сдачѣ послѣднему Курильскихъ острововъ, во исполненіе трактата, заключеннаго съ Японіей 25 апрѣля

1875 года. Назначенная для этой цѣли коммисія раздѣлилась въ Хакодате на двѣ части, изъ которыхъ одна должна была идти на клиперѣ «Всадникъ» къ Сахалину, а другая—на японскомъ суднѣ къ Курильскимъ островамъ. Съ 27 августа до 14 сентября клиперъ обошелъ восточный, южный и западный берега острова, и въ 17 мѣстахъ высаживалъ на берегъ коммисію, иногда въ пунктахъ вовсе не обозначенныхъ на картѣ. 7 сентября въ 11 часовъ состоялся въ заливѣ Анива формальный пріемъ Сахалина во владѣніе Россіи. Спускъ японскаго флага въ Кусунъ-Котанѣ и подъемъ взамѣнъ его русскаго сопровождался салютомъ съ клипера, японскаго корвета и береговой батареи; послѣ чего находившіеся на берегу солдаты сибирскаго баталіона и взводъ команды съ клипера прошли съ музыкой церемоніальнымъ маршемъ, а суда расцвѣтились флагами. 12 сентября въ 9 часовъ вечера, противъ селенія Уссуру, составлявшаго самое сѣверное японское владѣніе на западномъ берегу Сахалина, произошелъ на японскомъ пароходѣ «Хакодате-Мару» размѣнъ документовъ между уполномоченными отъ обоихъ правительствъ.

Осенью 1874 года отправился въ Тихій океанъ чрезъ Суэзкій каналъ корветъ «Баянъ» (кап.-лейт. Боиль). На пути онъ заходилъ въ Рагузу, чтобы передать князю черногорскому паровой катеръ, построенный по Высочайшему повелѣнію въ кронштадтской шлюпочной мастерской въ подарокъ князю. Возвратились: изъ Тихаго океана въ 1874 году корветъ «Витязь», а

въ 1875 году корветъ «Богатырь»; изъ Средиземнаго моря въ 1875 году фрегатъ «Князь Пожарскій».

Устройство складочнаго мѣста въ Нагасаки.

Еще въ 1870 году начальникъ нашихъ судовъ въ Тихомъ океанѣ, кон.-адм. Пилкинъ, нанялъ срокомъ на 10 лѣтъ въ японскомъ портѣ Нагасаки, близъ деревни Иноса, участокъ земли въ 160 кв. саж. для исправленія на немъ гребныхъ судовъ и для устройства бани, составляющей существенно гигіеническое условіе для здоровья командъ. Генералъ-адъютантъ Посьетъ, въ бытность свою съ Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Алексіемъ Александровичемъ въ Японіи, призналъ необходимымъ увеличить этотъ участокъ съ тѣмъ, чтобы на немъ, безъ стѣсненія, можно было устроить, кромѣ бани, еще шлюпочный сарай, кузницу, кухню и госпиталь. Согласно этому, морское министерство испросило Высочайшее разрѣшеніе на заключеніе съ японскимъ землевладѣльцемъ дополнительнаго контракта, на наемъ участка земли въ 136 квад. саж., на 10 лѣтъ, считая съ 1 іюля 1875 года, съ платою по 233 мексиканскихъ доллара въ годъ. Всѣ нужныя для нашихъ судовъ постройки, а равно пристань возведены на нанятомъ участкѣ въ слѣдующемъ 1876 году, и съ этой поры наши суда ежегодно ими пользуются.

1876 и 1877 гг.

Лѣтомъ 1876 года въ Средиземное море отправлены изъ Кронштадта три судна: фрегатъ «Петропавловскъ» (кап. 1 р. Корниловъ), подъ флагомъ Свиты Его Величества кон.-адм. Федоровскаго, корветъ «Богатырь» (кап. 1 р. Шафровъ) и клиперъ «Крейсеръ» (кап.-лейт. Назимовъ).

25 апрѣля 1876 года, въ Аѳинахъ было получено первое извѣстіе объ убіеніи въ Салоникахъ консуловъ германскаго и французскаго. 26 числа контръ-адмиралъ Бутаковъ получилъ предписаніе объ отправленіи въ Салоники корвета «Аскольдъ» для охраненія, въ случаѣ нужды, чиновъ нашего консульства и русскихъ подданныхъ. «Аскольдъ» прибылъ въ Салоники 28 апрѣля. На рейдѣ находились слѣдующія военныя суда: англійская канонерская лодка «Bittern», французская «Gladiateur», греческая шкуна «Саламанія» и турецкая эскадра подъ флагомъ вице-адмирала Мехмедъ-паши. Всѣ суда, кромѣ турецкихъ, имѣли свои флаги приспущенными до половины, чему послѣдовалъ немедленно корветъ «Аскольдъ», а затѣмъ, приспустили флаги и суда эскадры вице-адмирала Мехмедъ-паши.

29-го, прибылъ на рейдъ изъ Пирея греческій броненосецъ «Король-Георгъ»; 30 апрѣля итальянскій броненосный фрегатъ «Maria-Pia», французскій корветъ «Chateau-Renaud» и турецкій фрегатъ «Мохбіаръ» съ десантомъ въ 100 человѣкъ.

Въ день прихода корвета «Аскольдъ», согласно заявленію нашего консула, отправлены съ корвета на берегъ въ домъ консульства 4 матроса, при палашахъ и револьверахъ.

4 мая пришелъ въ Салоники фрегатъ «Свѣтлана», находившійся до этого времени въ плаваніи между Пиреемъ и Неаполемъ. Контръ-адмиралъ Бутаковъ перенесъ свой флагъ съ корвета «Аскольдъ» на фрегатъ «Свѣтлана».

Въ то время, когда фрегатъ «Свѣтлана» становился на якорь, на берегу, у самаго моря, происходила казнь шести убійцъ консуловъ. При совершеніи казни, для засвидѣтельствованія ея, согласно приглашенію слѣдственной коммисіи, съ каждаго военнаго судна находилось по одной шлюпкѣ съ офицеромъ.

9-го апрѣля состоялись торжественныя похороны убитыхъ консуловъ, наканунѣ коихъ коммисары Порты и делегаты Германіи и Франціи обратились къ кон.-адм. Бутакову письменно, прося его пригласить командировъ и офицеровъ всѣхъ иностранныхъ военныхъ судовъ принять участіе въ погребеніи консуловъ, и прислать отъ каждой націи почетный караулъ въ 15 человѣкъ. Эти караулы занимали мѣста по обѣимъ сторонамъ погребальной процессіи, и порядокъ ихъ расположенія согласовался со старшинствомъ пословъ и посланниковъ въ Константинополѣ. Послѣ этого фрегатъ «Свѣтлана» перешелъ въ Пирей.

Между тѣмъ, нѣкоторые приговоры слѣдственной коммисіи военнаго суда надъ виновными по дѣлу объ убійствѣ консуловъ не были утверждены въ Константинополѣ, куда былъ перенесенъ судъ для окончательнаго рѣшенія. Вслѣдствіе этого, делегаты Германіи и Франціи, по распоряженію своихъ пословъ, оставили Салоники, и 1 іюня также отправились въ Константинополь. Одновременно съ этими перемѣнами контръ-адмиралъ Бутаковъ получилъ депешу отъ нашего посла въ Константинополѣ, перейти съ корветомъ «Аскольдъ» въ Смирну.

6 іюня контръ-адмиралъ Бутаковъ, оставивъ въ Салоникахъ шкуну «Псезуапе», ушелъ оттуда съ корветомъ «Аскольдъ» и на слѣдующій день прибылъ въ Смирну. Здѣсь, къ половинѣ іюля, собрались четыре наши военныя судна: броненосный фрегатъ «Петропавловскъ», на которомъ кон.-адм. Бутаковъ поднялъ свой флагъ, фрегатъ «Свѣтлана», корветъ «Аскольдъ» и шкуна «Псезуапе», которую въ Салоникахъ смѣнила шкуна «Келасуры», а въ концѣ августа къ нимъ присоединился еще клиперъ «Крейсеръ». Въ сентябрѣ фрегату «Свѣтлана» Высочайше повелѣно сопровождать до Мальты Ея Императорское Высочество Герцогиню Эдинбургскую, отправившуюся 27 числа на яхтѣ «Ливадія» (кап. 1 р. Кроунъ) изъ Крыма.

Между тѣмъ, неопредѣленность нашихъ отношеній къ другимъ морскимъ державамъ, въ особенности къ Англіи, не только не дозволяла направить противъ Турціи суда нашего балтійскаго флота, но заставляла принять мѣры предосторожности къ обезопасенію тѣхъ судовъ, которыя къ концу 1876 года находились въ Средиземномъ морѣ и въ водахъ Тихаго океана. Суда, находившіяся въ Средиземномъ морѣ, за исключеніемъ фрегата «Петропавловскъ», какъ неблагонадежнаго для океанскаго плаванія и непригоднаго для крейсерской службы, а также суда, находившіяся въ Тихомъ океанѣ и транспортныя сибирской флотиліи, были направлены въ порта Америки, гдѣ они должны были выжидать выясненія отношеній нашихъ къ Англіи и, въ случаѣ разрыва съ этой державой, принять посильное участіе

въ крейсерской войнѣ противъ ея торговыхъ судовъ. Въ предписаніяхъ на этотъ предметъ, данныхъ Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ начальнику отряда судовъ Средиземнаго моря кон.-адм. Бутакову и начальнику отряда судовъ Тихаго океана кон.-адм. Пузино, между прочимъ, приказывалось руководствоваться тою самою инструкціею, которая была дана кон.-адм. Лесовскому, при назначеніи его въ 1863 году начальникомъ крейсерской эскадры, но эта инструкція не должна была стѣснять флагмановъ. «Она опредѣляетъ лишь», сказано въ предписаніи, «цѣль къ которой вы должны направлять дѣятельность вашей эскадры; подробности же выполненія вполнѣ предоставляются вашей опытности и предусмотрительности».

Всѣ предварительныя распоряженія по сосредоточенію эскадры въ Америкѣ были выполнены весьма быстро. Корветъ «Богатырь», подъ командою кап. 1 р. Шафрова, вышелъ изъ Генуи 9 ноября и прибылъ въ Чарльстонъ 27 декабря; фрегатъ «Свѣтлана», подъ командою Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексія Александровича вышелъ изъ Неаполя 12 ноября и пришелъ на Гамптонскій рейдъ Чезапикскаго залива 31 декабря; корветъ «Аскольдъ», подъ командою кап. 2 р. Тыртова, вышелъ изъ Генуи 20 ноября и пришелъ въЧарльстонъ 12 января 1877 года; клиперъ «Крейсеръ», подъ командою кап.-лейт. Назимова, вышелъ изъ Неаполя 23 ноября и пришелъ въ Нью-Іоркъ 4 февраля, зайдя на пути на островъ Мадеру.

Кон.-адм. Бутаковъ имѣлъ свой флагъ на фрегатѣ «Свѣтлана». На этомъ же фрегатѣ въ званіи мичмана находился Его Императорское Высочество Великій Князь Константинъ Константиновичъ.

Но въ особенности заслужила вниманія та быстрота, съ которою выполнены были распоряженія, данныя начальнику отряда судовъ въ Тихомъ океанѣ и главному командиру портовъ Восточнаго океана. Телеграммы о слѣдованіи въ Санъ-Франциско были посланы 9 и 10 октября 1876 года, а 15 октября—всѣ суда отряда Тихаго океана вышли изъ китайскихъ и японскихъ портовъ по назначенію. Клиперъ «Абрекъ». сибирской флотиліи, ушелъ въ Санъ-Франциско 21 октября и въ томъ же мѣсяцѣ изготовлены и отправлены другія суда этой флотиліи, находившіяся во Владивостокѣ, или возвратившіяся въ этотъ портъ изъ плаванія съ разными порученіями по берегамъ Приморской области. Такое быстрое выполненіе совершенно неожиданныхъ приказаній, свидѣтельствовавшее, какъ объ исправномъ содержаніи судовъ, такъ и объ энергіи начальника отряда судовъ Тихаго океана, кон.-адм. Пузино, и главнаго командира портовъ Восточнаго океана, кон.-адм. Эрдмана, заслужили Высочайшую Государя Императора благодарность, выраженную въ телеграммѣ къ Генералъ-Адмиралу отъ 18 октября 1876 года. Эскадра, собравшаяся къ 25 декабря въ Санъ-Франциско подъ начальствомъ кон.-адм. Пузино, состояла изъ слѣдующихъ судовъ: корвета «Баянъ» (капитанъ-лейтенантъ Бриль 3-й); кли-

перовъ: «Всадникъ» (к.-лейт. Новосильскій) и «Абрекъ» (к.-л. Шанцъ); шкуны: «Востокъ» (лейт. Старкъ), «Тунгузъ» (к.-л. Кириловъ) и «Ермакъ» (к.-л. Вишняковъ). Въ началѣ слѣдующаго года къ этимъ судамъ присоединилась еще лодка «Горностай» (к.-л. Терентьевъ) и транспортъ «Японецъ» (к.-л. Остоловъ), и вся эскадра перешла въ Mare's Island.

Въ мартѣ кон.-адм. Бутаковъ собралъ свою эскадру въ Нью-Іоркѣ, но, согласно ходу дипломатическихъ переговоровъ, 30 апрѣля было дано предписаніе Генералъ-Адмирала эскадрѣ немедленно оставить Нью-Іоркскій рейдъ и слѣдовать въ Брестъ. Эскадра немедленно же снялась съ якоря и къ 25 мая пришла въ Брестъ, гдѣ къ ней присоединился фрегатъ «Петропавловскъ». Въ Брестѣ на фрегатъ «Свѣтлана» прибылъ Его Императорское Высочество Великій Князь Дмитрій Константиновичъ, поступившій на фрегатъ гардемариномъ. Здѣсь кон.-адм. Бутаковъ получилъ приказаніе отправить «Свѣтлану» въ Кронштадтъ, а самому съ корветами «Богатырь» и «Аскольдъ» оставаться въ Брестѣ до дальнѣйшихъ приказаній. Кон.-адм. Бутаковъ перенесъ свой флагъ на корветъ «Богатырь». Къ началу августа всѣ эти суда также возвратились въ Кронштадтъ.

Что касается до эскадры Тихаго океана, то, вслѣдствіе такого же предписанія оставить берега Америки, начальникъ эскадры съ корветомъ «Баянъ» и клиперами «Всадникъ» и «Абрекъ» вышелъ въ море, а другимъ судамъ предписалъ слѣдовать къ берегамъ Японіи.

Крушеніе шкуны «Алеутъ».

7-го ноября 1877 года, шкуна «Алеутъ», подъ командою лейт. Крашенинникова, потерпѣла крушеніе въ японскихъ водахъ, у западнаго берега острова Іессо. 2 ноября, при возвращеніи изъ Николаевска во Владивостокъ, шкуна встрѣтила въ морѣ сильный штормъ, не дозволившій нести паруса. Тогда командиръ ея, не надѣясь приблизиться, помощью машины, къ русскому берегу, спустился къ Хакодате и встрѣтилъ на пути туда, 4 ноября, въ проливѣ между островами Око-сири и Іессо противный вѣтеръ, уменьшившій ходъ шкуны до 1 узла. Опасаясь оставаться на ночь въ морѣ между берегами, онъ рѣшился стать на якорь въ открытой бухтѣ Сетана, на западномъ берегу острова Іессо, чтобы переждать погоду. Во время стоянки шкуны на двухъ якоряхъ въ этой бухтѣ, сила шторма не уменьшалась, такъ что волны заливали кочегарное отдѣленіе машины, и шкунѣ потребовалось закрыть на глухо всѣ люки и вентиляторы и прекратить пары. Между тѣмъ, отъ напоровъ волнъ лопнула одна изъ якорныхъ цѣпей, и шкуну стало поэтому все болѣе прижимать къ бурунамъ.

Съ согласія офицеровъ, командиръ рѣшился раскле-пать цѣпь другаго якоря и выброситься со шкуною на отлогій песчаный берегъ, лежавшій за кормою, что и было выполнено съ полнымъ успѣхомъ. Команда и грузъ были спасены, а шкуну пришлось продать на мѣстѣ за 1,400 руб.

По дѣлу этому еще не состоялось окончательнаго приговора, такъ какъ главный военно-морской судъ

не утвердилъ рѣшенія мѣстнаго военнаго суда и возвратилъ дѣло для пересмотра.

1878 и 1879 годы.

Въ этотъ періодъ времени возвратились въ Кронштадтъ изъ кругосвѣтнаго плаванія: корветъ «Баянъ» и клипера «Всадникъ» и «Гайдамакъ», и пришли изъ Америки купленные и построенные тамъ въ предвидѣніи разрыва съ Англіей крейсеры «Европа», «Азія», «Африка» и «Забіяка», для которыхъ офицеры и команды были посланы изъ Ревеля на частномъ пароходѣ весною 1878 года.

Отправились изъ Кронштадта: въ Средиземное море фрегатъ «Князь Пожарскій» (кап. 1 р. Басаргинъ); въ Тихій океанъ: фрегатъ «Мининъ» (кап. 1 р. Назимовъ), клипера «Джигитъ» (кап.-лейт. Деливронъ), «Наѣздникъ» (кап.-лейт. Кологерасъ) и «Разбойникъ» (кап. 2 р. Житковъ) и крейсеръ «Азія» (кап.-лейт. бар. Нолькенъ). Всѣ суда, предназначенныя въ Тихій океанъ, съ присоединеніемъ еще клипера «Крейсеръ», который тамъ остался отъ прошлаго времени, должны составить эскадру подъ флагомъ кон.-адм. Асланбекова. Фрегатъ «Свѣтлана» посѣтилъ Киль и Копенгагенъ для практическаго плаванія Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Константина Константиновича, исполнявшаго на фрегатѣ обязанность начальника вахты. Яхта «Штандартъ» перешла изъ Кронштадта въ Черное море для замѣны яхты «Ливадія», потерпѣвшей крушеніе. Пароходъ «Эльборусъ» отправленъ изъ Чернаго моря въ Средиземное, въ распоряженіе Государыни Императрицы; такое же назна-

ченіе получилъ и находившійся уже въ Средиземномъ морѣ фрегатъ «Князь Пожарскій».

Общіе выводы.

Въ Средиземномъ морѣ и Атлантическомъ океанѣ плавали (*):

| | |
|---|---|
| отъ 2 до 3 лѣтъ. . . . . | 5 судовъ |
| — 1 года до 2 лѣтъ . . . . | 20 — |
| менѣе 1 года . . . . . | 36 — |

Въ кругосвѣтномъ плаваніи находились:

| | |
|---|---|
| отъ 5 до 6 лѣтъ. . . . . | 2 судна |
| — 4 — 5 — . . . . . | 7 судовъ |
| — 3 — 4 — . . . . . | 13 — |
| — 2 — 3 — . . . . . | 6 — |
| — 1 года до 2 лѣтъ . . . . | 12 — |
| менѣе 1 года . . . . . | 3 судна (**). |

Изъ числа кругосвѣтныхъ судовъ прошло (***):

| | |
|---|---|
| вокругъ мыса Горна. . . . . | 2 судна |
| Магеллановымъ проливомъ . . . . . | 19 судовъ |
| вокругъ мыса Доброй Надежды . . . | 47 — |
| Суэзскимъ каналомъ . . . . . | 11 — |

Наши дальнія плаванія въ послѣднія 25 лѣтъ не обошлись безъ разныхъ несчастій. О судахъ, потерпѣвшихъ крушеніе, уже разсказано выше въ своемъ

(*) Въ эту таблицу не вошли суда, не возвратившіяся еще изъ плаваній.

(**) Эти суда сдѣлали только одинъ переходъ къ берегамъ Сибири или обратно.

(***) По этой таблицѣ число судовъ болѣе, чѣмъ ихъ было отправлено въ кругосвѣтное плаваніе. Это происходитъ отъ того, что одно и то же судно совершало два пути, въ Тихій океанъ и обратно.

мѣстѣ. Изъ другихъ несчастныхъ случаевъ первое мѣсто занимаютъ постановки судовъ на мель. Этихъ случаевъ было . . . . . 54

въ томъ числѣ по винѣ лоцмановъ . . . . 11

по неимѣнію подробныхъ картъ тѣхъ мѣстностей, гдѣ стали суда на мель . . . . . 16

по случаю тумана и другихъ непредвидѣнныхъ обстоятельствъ . . . . . 27.

Въ 12-ти случаяхъ суда получили такія поврежденія, которыя потребовали ввести ихъ въ доки для исправленій.

Въ 6-ти случаяхъ суда получили незначительныя поврежденія, которыя были исправлены судовыми средствами.

Изъ всѣхъ этихъ случаевъ болѣе выдающійся былъ съ клипером «Гайдамакъ» въ 1861 году.

Стоя на якорѣ у негостепріимнаго берега острова Сахалина, для нагрузки угля, клиперъ свѣжимъ NW вѣтромъ былъ выброшенъ на берегъ, гдѣ онъ и прозимовалъ со всею командою. Благодаря благоразумнымъ мѣрамъ командира, «Гайдамакъ» былъ успѣшно сохраненъ въ теченіи зимы отъ льда, и команда, не смотря на всѣ неудобства жизни на почти пустынномъ островѣ, сохранила здоровье и бодрость духа. Весною клиперъ былъ спущенъ на воду и доставленъ для исправленія въ Шанхаи.

Случаевъ столкновеній судовъ было 29. Въ томъ числѣ съ иностранными судами 26 и съ нашими 3 случая; на рейдахъ—23 и въ морѣ 6 случаевъ.

Всѣ эти случаи ограничивались большими или меньшими поломками, за исключеніемъ одного съ корветомъ «Витязь» въ 1870 году, когда онъ, идя при попутномъ и шквалистомъ вѣтрѣ, сошелся съ трехъмачтовымъ германскимъ баркомъ и лишь только успѣлъ принять черезъ бортъ капитана барка, его помощника и 8 человѣкъ команды, какъ пробитый въ носовой части баркъ началъ тонуть. На немъ погибли два человѣка.

На 47-ми судахъ, во время плаванія, обнаружились въ корпусѣ поврежденія, происшедшія преимущественно отъ непрочной ихъ постройки.

На 27-ми судахъ обнаружились поврежденія въ машинахъ и на 27 судахъ поврежденія котловъ.

Потеряно и перемѣнено мачтъ по случаю поврежденій ихъ на 6-ти судахъ и на одномъ суднѣ потерянъ бушпритъ.

Пожаровъ на судахъ было 8. Кромѣ того было 6-ть случаевъ самовозгоранія угля и два случая самовозгоранія пакли.

Въ описываемый періодъ 27 судовъ выдержали ураганы и вихри. Изъ нихъ: въ Тихомъ океанѣ 17 (въ томъ числѣ на якорѣ въ Нагасаки 1), въ Атлантическомъ океанѣ 9 и Индѣйскомъ 1.

Во время заграничныхъ плаваній, въ послѣднія 25 лѣтъ, было 17 случаевъ разныхъ недоразумѣній, вызвавшихъ начальниковъ эскадръ и командировъ судовъ на объясненія съ иностранными правительствами, а именно:

*Съ Японцами*, по поводу убійства мичмана Мофета.

*Съ Китайцами*, по поводу неправильнаго толкованія взаимныхъ трактатовъ.

*Съ Американцами*, по 3-мъ случаямъ: по поводу неизвѣстныхъ для насъ брантвахтенныхъ правилъ, по поводу убійства на берегу нашего матроса и по случаю найма американскаго парохода.

*Съ Англичанами*, по поводу дракъ на берегу съ нашими матросами, въ двухъ случаяхъ.

*Съ Австрійцами*, по тому же предмету.

*Съ Голландцами*, по поводу открытія на ихъ судахъ двухъ нашихъ бѣглыхъ матросовъ.

*Съ Бразильцами*, по тому же предмету.

По поводу салюта происходили переговоры съ голландскимъ правительствомъ 1 разъ, англійскимъ 2, французскимъ 2, датскимъ 1, перуанскимъ 1.

Въ 1871 году клиперу «Изумрудъ» пришлось натолкнуться на случаи, безпримѣрный въ лѣтописяхъ всѣхъ флотовъ. Перуанская республика находилась наканунѣ выборовъ новаго президента. Правительство, не довѣряя національному флоту и подозрѣвая его въ симпатіяхъ къ кандидату противной ему партіи, обезоружило флотъ. По этому поводу флагманъ эскадры въ Калао не могъ отвѣтить на салютъ клипера.

Команды судовъ тушили пожары въ портахъ Даніи 2 раза, Германіи, Англіи, Франціи, Португаліи, Турціи, Сѣверо-Американскихъ Штатовъ по 1 разу, Японіи—3 раза.

Оказаны помощь и содѣйствіе иностраннымъ судамъ:

французскимъ 7, голландскимъ 6, австрійскимъ 3, германскимъ 3, англійскимъ 6, испанскимъ 2, греческимъ 2, сѣверо-американскимъ 5, японскимъ 5, китайскому 1 и бразильскимъ 2.

Богатый матеріалъ, собранный командирами судовъ по различнымъ отраслямъ морскаго дѣла, приведенъ въ систематическій порядокъ и напечатанъ въ особомъ изданіи: «Обзоръ заграничныхъ плаваній судовъ русскаго военнаго флота съ 1850 по 1877 годъ». Это изданіе можетъ служить отличною настольною справочною книгою для командировъ судовъ въ дальнемъ плаваніи.

На смотрахъ, производимыхъ судамъ, по мѣрѣ возвращенія ихъ изъ дальныхъ плаваній, можно было видѣть всю обширность вліянія дальнихъ плаваній на офицеровъ и команды. Слѣдующая сравнительная таблица даетъ понятіе о степени успѣховъ въ работахъ судовъ заграничнаго и внутреннихъ плаваній:

| | Спускъ брамъ-реевъ | Подъемъ брамъ-реевъ. | Спускъ брамъ-реевъ и брамъ-стеньг. | Подъемъ брамъ-стеньг и реевъ. | Крѣпленіе парусовъ. | Постановка парусовъ. | Спускъ гребныхъ судовъ. | Подъемъ гребныхъ судовъ. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Минутъ. | | | | | | | |
| *Суда заграничнаго плаванія:* | | | | | | | | |
| Корветъ «Аскольдъ» . . | 1 | 1 1/4 | 1 3/4 | 2 1/2 | 2 3/4 | 3 1/4 | 5 1/2 | 9 1/2 |
| — «Богатырь» . . | 1 | 2 1/2 | 2 | 2 1/2 | 2 1/4 | 3 1/4 | 7 1/2 | 8 3/4 |

| | Спускъ брамъ-реевъ. | Подъемъ брамъ-реевъ. | Спускъ брамъ-реевъ и брамъ-стеньгъ. | Подъемъ брамъ-стеньгъ и реевъ. | Крѣпленіе паруса. | Постановка паруса. | Спускъ гребныхъ судовъ. | Подъемъ гребныхъ судовъ. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Минутъ. | | | | | | | |
| Корветъ «Всадникъ» . . | 1 | 1½ | — | — | 3 | — | 7½ | 9¼ |
| — «Гайдамакъ» . . | 1¾ | 1¼ | — | — | 2 | 5½ | 5¼ | 8 |
| *Суда внутренняго плаванія:* | | | | | | | | |
| Фрегатъ «Петропавловскъ» . . | — | — | 4½ | 5½ | 3½ | 4 | 20 | 21 |
| — «Севастополь». | — | — | 3 | 6 | 3½ | 4½ | 33 | 28½ |
| Батарея «Петръ Великій». | — | — | 2¼ | 3 | 3½ | 4 | 14½ | 18 |
| — «Первенецъ». . | — | — | — | — | 2½ | 3½ | — | — |
| Клиперъ «Алмазъ» . . | — | — | 4½ | 5 | 4½ | 4 | — | — |

Въ 1872 году, вернувшійся со станціи Тихаго океана, клиперъ «Гайдамакъ» былъ посланъ въ Транзундъ въ составъ эскадры броненосныхъ судовъ. Соревновательныя работы съ другими судами въ этомъ случаѣ между прочимъ дали слѣдующіе результаты:

По сигналу отдали и закрѣпили паруса:

| | Отдали паруса. | Закрѣпили паруса. |
|---|---|---|
| | Минутъ. | |
| Фрегатъ «Петропавловскъ» . . . . | 2½ | 7 |
| — «Севастополь» . . . . . | 2¼ | 4½ |

| | | |
|---|---|---|
| Батарея «Первенецъ». . . . . | 2 | 3 |
| Клиперъ «Гайдамакъ» . . . . . | 1¼ | 2 |

Клиперъ «Гайдамакъ» по сигналамъ перемѣнилъ оба марселя въ 4 минуты, поднялъ всѣ шлюпки въ ростры и на боканцы въ 13 минутъ. Затѣмъ, по неожиданному сигналу, снялся съ якоря подъ парусами. употребивъ 32 минуты на подтягиваніе каната, подъемъ шлюпокъ и винта. Во время маневровъ подъ парусами, по сигналу сдѣлалъ шесть боевыхъ выстрѣловъ. первый изъ коихъ черезъ пять минутъ по спускѣ сигнала.

Но не однимъ достиженіемъ такого совершенства въ работѣ ограничились выгоды дальнихъ плаваній. Исполнивъ требованія нашей дипломатіи, доставивъ флоту неоцѣненный запасъ самыхъ разнообразныхъ свѣдѣній по морскому дѣлу, оказавъ существенныя услуги гидрографіи, они болѣе всего во весь двадцатипятилѣтній періодъ сообщали жизнь нашему военному флоту и содѣйствовали къ пріобрѣтенію нашими офицерами и командами истинно морскаго духа, въ которомъ главная сила и могущество каждаго военнаго флота.

# ГЛАВА VI.

## СЛУЖЕБНОЕ ПОЛОЖЕНІЕ ОФИЦЕРОВЪ. МѢРЫ КЪ ОБЛЕГЧЕНІЮ ИМЪ ПРІОБРѢТЕНІЯ СВѢДѢНІЙ ПО МОРСКИМЪ СПЕЦІАЛЬНОСТЯМЪ.

Милости Государя Императора ко флоту.

Военный флотъ былъ не только близокъ сердцу своего Вѣнценоснаго Основателя, но Петръ Великій жилъ его жизнью. Великая Екатерина оказывала большое вліяніе на поднятіе духа моряковъ не только личнымъ вниманіемъ къ флоту и вообще заботливостью о служащихъ, но и высокою оцѣнкою всякаго труда, выходящаго изъ обыкновенной служебной колеи. Такъ, за совершеніе отдѣльныхъ экспедицій, обыкновенно соединенныхъ съ большими трудами и лишеніями, Императрица награждала драгоцѣнными подарками, денежными выдачами, двойнымъ жалованьемъ, чиномъ, двумя и иногда и тремя, или вѣчною пенсіею, сверхъ получаемой за выслугу лѣтъ. Нерѣдко цѣнность такихъ наградъ возвышалась милостивыми, съ особенною теплотою написанными рескриптами, которые заканчивались многообѣщающими и поощрительными для всѣхъ служа-

щихъ словами, что подобныя награды дѣлаются съ тою цѣлію «дабы всѣ, видя столь отличныя Наши милости, усерднымъ и тщательнымъ исполненіемъ въ таковыхъ имъ поручаемыхъ дѣлахъ, такого же жребія достойными оказать себя старались». Императоръ Николай I питалъ искреннюю любовь къ флоту и не щадилъ своихъ трудовъ на его пользу. Но никогда можетъ быть весь личный составъ флота, отъ мала до велика, весь бытъ моряка не только служебный, но и домашній, не былъ предметомъ такихъ попеченій, проникнутыхъ заботливостью и теплымъ чувствомъ любви, какъ въ минувшее двадцатипятилѣтіе правленія нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора. Морякамъ не только дана въ кругосвѣтныхъ океанскихъ плаваніяхъ увлекательная дѣятельность, говорящая ихъ уму, возвышающая ихъ духъ, не только весьма много улучшена ихъ матеріальная обстановка во время службы и на старости лѣтъ во время отставки, но милости Государя коснулись той стороны быта моряковъ, которая по свойству морской дѣятельности, требующей частой и продолжительной отлучки изъ дому и отъ семьи, всегда составляла особенно тяготившую ихъ заботу — воспитанія дѣтей. Число дѣтей, возрастъ ихъ, все это принято въ уваженіе, и многочисленность семейства для моряка теперь не тягость, но благословеніе Божіе, приносящее въ домъ увеличеніе матеріальнаго достатка. Государь Императоръ пользовался каждымъ удобнымъ случаемъ придать бо́льшее значеніе флоту и под-

нять въ общемъ мнѣніи морскую службу. Не было такого улучшенія въ бытѣ офицеровъ и нижнихъ чиновъ арміи, которое немедленно же не распространялось бы на флотъ. Посѣщенія Его Величествомъ адмиралтействъ и заводовъ, смотры судовъ, возвращающихся изъ заграничныхъ плаваній и произведенные на транзундскомъ рейдѣ, свидѣтельствовали о томъ, какъ близко къ сердцу Государь принимаетъ все, что касается морскаго дѣла, какъ безпредѣльна Его доброта къ дѣятелямъ на этомъ поприщѣ. Милости Государя ко флоту, выразившіяся въ наградахъ, представляютъ слѣдующія цифры: всѣхъ наградъ въ теченіи 25 лѣтъ пожаловано офицерамъ флота и корпусовъ — 11,665; въ томъ числѣ за отличіе въ военныхъ дѣйствіяхъ— 1,511, за службу на морѣ—3.924, за службу на берегу — 6,230. Такимъ образомъ награждены 13,8% всего числа служащихъ этого званія лицъ. Въ этомъ числѣ 27 лицъ приближены Государемъ Императоромъ къ Своей Особѣ пожалованіемъ званія генералъ-адъютанта, флигель-адъютанта и принятіемъ въ Свою свиту. Самыя конфирмаціи судебныхъ рѣшеній о крушеніяхъ являли флоту доказательство, что заслуги флота какъ при счастливыхъ, такъ и при несчастныхъ обстоятельствахъ одинаково дороги Его Величеству. Драгоцѣнныя слова, произнесенныя Имъ въ 1873 году на Транзундскомъ рейдѣ, послѣ смотра, обращенныя къ собравшимся командирамъ судовъ, никогда не изгладятся изъ памяти флота. «Я также, какъ и покойный Батюшка», произнесъ Его Вели-

чество. «цѣню и люблю нашъ флотъ: онъ близокъ и дорогъ Мнѣ, какъ и Моя армія». Чувство безпредѣльной любви, благоговѣнія и преданности къ Особѣ Государя служатъ со стороны моряковъ отвѣтомъ на эти милости и заботы.

Увеличеніе денежнаго морскаго довольствія офицеровъ.

Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, принявъ въ основаніе всѣхъ мѣръ по устройству флота ту истину, что только дѣятельная и продолжительная служба въ морѣ и преимущественно въ отдаленныхъ плаваніяхъ, можетъ образовывать настоящихъ моряковъ, одновременно съ открытіемъ дальнихъ плаваній, т. е. немедленно же по заключеніи мира въ 1856 году, придалъ значеніе первостепенной важности вопросу объ увеличеніи содержанія, получаемаго морскими офицерами. Дѣйствительно, прежнее содержаніе офицеровъ морскаго вѣдомства было крайне недостаточно. Слѣдующая таблица показываетъ размѣры этого содержанія, до 1856 года, въ общихъ итогахъ.

| | Береговое содержаніе въ годъ (*). | Годовое содержаніе при 6-ти мѣсячн. внутреннемъ плаваніи (*). | Заграничное содержаніе при годовомъ плаваніи (*). |
|---|---|---|---|
| Вице-адмиралъ, дивизіонный начальникъ | 2,574 р. | 3,924 р. | 6,644 р. |
| Контръ-адмиралъ, бригадный командиръ | 1,860 — | 2,760 — | 4,620 — |

(*) Сверхъ сего означенные чины, какъ на берегу, такъ и во время плаванія, получали довольствіе на деньщиковъ.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Капитанъ 1 ранга, командиръ корабля . | 886 р. | 1,516 р. | 2,728 р. |
| Капитанъ 2 ранга, командиръ фрегата. . | 573 — | 993 — | 1,888 — |
| Капит. - лейтенантъ. командиръ бриг а . . | 488 — | 728 — | 1,340 — |
| Капит. - лейтенантъ. старшій офицеръ на кораблѣ. . . . . | тоже | тоже | тоже |
| Лейтенантъ, старшій офицеръ на фрегатѣ . | 400 — | 580 — | 1,105 — |
| Лейтенантъ. вахтенный офицеръ. . . . | тоже | 460 — | 845 — |
| Мичманъ . . . . | 302 — | 362 — | 677 — |

Оставить въ этихъ размѣрахъ оклады денежнаго довольствія офицеровъ при открытіи дальнихъ заграничныхъ плаваній было немыслимо. Морской офицеръ долженъ былъ имѣть приличную обстановку, соотвѣтственную обстановкѣ товарищей своихъ по плаванію въ иностранныхъ флотахъ; кромѣ того, удаленіемъ изъ Россіи на долгій срокъ, онъ вынужденъ былъ жить на два дома, оставляя въ Россіи семейство, которому необходимы были отдѣльныя средства и на содержаніе и на воспитаніе дѣтей.

Въ 1856 году было сдѣлано первое значительное увеличеніе размѣра денежнаго морскаго довольствія офицеровъ, а именно: увеличены столовыя деньги на морскія кампаніи въ слѣдующемъ видѣ.

| | Оклады столовыхъ на 6-ти мѣсячную кампанію. | | |
|---|---|---|---|
| | 1851 года. | 1856 года. | % увеличенія. |
| Вице-адмиралъ, дивизіонный начальникъ. | 900 р. | 2,700 р. | 300% — |
| Контръ-адмиралъ, бригадный командиръ. | 600 — | 1,500 — | 250% — |
| Капитанъ 1-го ранга, командиръ корабля. . | 150 — | 1,080 — | 240% — |
| Капитанъ 2-го ранга, командиръ фрегата. . | 300 — | 840 — | 280% — |
| Капитанъ-лейтенантъ. командиръ брига . . | 150 — | 510 — | 340% — |
| Капитанъ-лейтенантъ. старшій офицеръ на кораблѣ . . . . . | неполучалъ. | 420 — | — |
| Лейтенантъ, старшій офицеръ на фрегатѣ . | тоже. | 345 — | — |
| Лейтенантъ, командиръ судна 4-го ранга | 82 р. | 300 — | 357% — |
| Лейтенантъ. вахтенный . . . . . | неполучалъ. | 144 — | — |

Послѣ того содержаніе офицеровъ, во время какъ внутреннихъ, такъ и заграничныхъ плаваній, неоднократно еще измѣнялось какъ въ общихъ окладахъ. такъ и въ частностяхъ для нѣкоторыхъ должностей. При всѣхъ этихъ измѣненіяхъ морское министерство, не упуская изъ виду, что плаваніе есть въ морскомъ вѣдомствѣ служба по преимуществу, неуклонно забо-

тилось, чтобы оклады морскаго содержанія были выше всѣхъ другихъ видовъ довольствія и чтобы они, вслѣдствіе повсемѣстнаго возвышенія цѣнъ на предметы, не сдѣлались недостаточными. Было бы сложно и затруднительно излагать въ подробности всѣ эти измѣненія. Помѣщаемая ниже сравнительная таблица указываетъ какъ измѣнялось содержаніе офицерскихъ чиновъ во внутреннемъ и заграничномъ плаваніяхъ въ теченіи отчетнаго періода.

| | Годовое содержаніе при плаваніи внутреннемъ въ теченіи 3-хъ мѣсяцевъ. | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1856 года. | 1861 года. | 1870 года. | 1874 года |
| Вице-адмиралъ, дивизіонный начальникъ, старшій флагманъ. . | 6,849 р. | 7,541 р. | 7,962 р. | 8,922 р. |
| Контръ-адмиралъ, бригадный командиръ, младшій флагманъ . | 4,436— | 5,206— | 5,571 — | 6.792— |
| Капитанъ 1-го ранга, командиръ корабля, судна 1-го ранга. . . | 2,611— | 2,717— | 3,021 — | 3,978— |
| Капитанъ 2-го ранга, командиръ фрегата, судна 2-го ранга . . . . . | 1,645— | 1,974— | 2,187 — | 2,910— |
| Капитанъ-лейтенантъ, коман- | | | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| диръ брига, судна 3-го ранга . . | 1,161 р. | 1,311 р. | 1,435 р. | 1,797 р. |
| Капитанъ-лейтенантъ, старшій офицеръ на суднѣ 1-го ранга . . . | 1,047— | 1,280— | 1,435 — | 1,797— |
| Лейтен., старшій офицеръ на суднѣ 2-го ранга . . . | 859— | 932— | 963 — | 1,503— |
| Лейтен., командиръ судна 4-го ранга. . . . . | 855— | 962— | 945 — | 1,293— |
| Лейтенантъ, вахтенный начальникъ. . . . . | 608— | 750— | 828 — | 933— |
| Мичманъ. . . | 439— | 555— | 588 — | 744— |

Годовое содержаніе при плаваніи заграницею въ теченіи года.

| | 1856 года. | 1861 года. | 1870 года. | 1874 года. |
|---|---|---|---|---|
| Вице-адм., старшій флагманъ . | 15,877 р. | 13,678 р. | 12,024 р. | 18,336 р. |
| Контръ-адмиралъ, младшій флагманъ . . . | 10,314— | 9,737— | 8,676— | 13,812— |
| Капитанъ 1-го ранга, командиръ судна 1-го ранга | 6,673— | 5,545— | 4,932— | 7,920— |
| Капитанъ 2-го ранга, командиръ судна 2-го ранга | 4,208— | 3,912— | 3,492— | 5,952— |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Капитанъ-лейтенантъ, командиръ судна 3-го ранга . . . . | 2,987 р. | 2,943 р. | 2,772 р. | 3,462 р. |
| Капитанъ-лейтенантъ, старшій офицеръ на суднѣ 1-го ранга | 2,436— | 2,943— | 2,772— | 3,462— |
| Лейтен., старшій офицеръ на суднѣ 2-го ранга | 2,160— | 2,045— | 1,800— | 3,060— |
| Лейтен., командиръ судна 4-го ранга . . . . | 2,432— | 2,097— | 1,764— | 2,436— |
| Лейтенан., вахтенный начальникъ . . . . | 1,743— | 1,720— | 1,764— | 1,932— |
| Мичманъ . . | 1,463— | 1,352— | 1.116— | 1.462— |

Кромѣ того, при отправленіи въ заграничное плаваніе, до 1870 года выдавались всѣмъ чинамъ подъемныя деньги, изъ окладовъ: начальникамъ отрядовъ—береговаго жалованья и столовыхъ, а прочимъ офицерамъ—оклада жалованья.

Увеличеніе береговаго содержанія офицеровъ.

Береговое содержаніе, производимое тѣмъ офицерамъ, которые по какимъ либо обстоятельствамъ не отправились въ плаваніе, также значительно увеличено въ это двадцатипятилѣтіе. Въ 1855 году оно составляло:

| | Жалованье. | Квартирныя. | Береговыя столовыя. | Всего. |
|---|---|---|---|---|
| Для адмирала . | 1,430 р. | 857 р. 70 | По Высоч. повелѣнію. | — |
| — вице-адмирала, дивизіоннаго командира . . . | 1,145— | 571—80 | 857 р. 15 | 2,573 р. 95 |
| — контръ-адмирала, бригаднаго командира и для командующаго гвардейскимъ экипажемъ . . . . | 860— | 428—85 | 571—43 | 1,860—28 |
| — капитана 1 ранга, командира флотскаго экипажа . . . . . | 515— | 228—60 | 142—58 | 886—18 |
| — капитана 2 ранга . . . . | 430— | 142—95 | — | 572—95 |
| — капитанъ-лейтенанта . . . | 345— | 142—95 | — | 487—95 |
| — лейтенанта . | 315— | 85—80 | — | 400—80 |
| — мичмана . . | 245— | 57—15 | — | 302—15 |

Въ первый разъ содержаніе это было увеличено въ 1859 году, причемъ увеличеніе коснулось какъ окладовъ жалованья, такъ и квартирныхъ денегъ. Затѣмъ, въ 1870 году, были увеличены береговыя столовыя деньги, а жалованье, квартирныя деньги и довольствіе на деньщиковъ были соединены въ одинъ общій окладъ жалованья; въ 1874 году оклады столо-

вых денегъ были вновь повышены, такъ что въ настоящее время береговое содержаніе офицеровъ составляетъ:

| | Жалованье. | Береговых столов. | Всего. |
|---|---|---|---|
| Для адмирала, командующаго флотомъ . . . . . | 3.528 | По Высоч. повелѣнію. | — |
| — вице-адмирала, старшаго флагмана . . . . . | 2.628 | 3.900 | 6.528 |
| — контръ-адмирала, младшаго флагмана . . . . . | 1.980 | 3.300 | 5,280 |
| — капитана 1 ранга, командира экипажа . . . . . | 1.080 | 2.700 | 3.780 |
| — капитана 1 ранга, командира судна 1 ранга . . . . | 1.080 | 1.800 | 2.880 |
| — капитана 2 ранга, командира судна 2 ранга . . . . | 900 | 1.200 | 2,100 |
| — капитанъ-лейтенанта, командира судна 3 ранга . . . | 774 | 600 | 1,374 |
| — капит.-лейтенанта, старшаго офицера на суднѣ 1 ранга. | 774 | 600 | 1.374 |
| — лейтенанта, командира судна 4 ранга . . . . . | 576 | 420 | 996 |
| — лейтенанта, старшаго офицера на суднѣ 2 ранга . . . | 576 | 540 | 1.116 |
| — лейтенанта, вахтеннаго начальника . . . . . | 576 | 96 | 672 |
| — мичмана . . . . . | 468 | 96 | 564 |

Общіе выводы изъ цифръ объ увеличеніи содержанія.

Такимъ образомъ, въ описываемый періодъ содержаніе морскаго офицера увеличилось:

| | Береговое. % | Морское, при внутр. плаваніи. % | Заграничное. % |
|---|---|---|---|
| Для вице-адмирала, старшаго флагмана . . . . . | 114 | 30 | 15 |
| — контръ-адмирала, младшаго флагмана . . . . . | 183 | 53 | 34 |
| — капитана 1 ранга, командира корабля . . . . . | 225 | 52 | 19 |
| — командира экипажа . . . | 326 | — | — |
| — капитана 2 ранга, командира судна 2 ранга. . . . . | 267 | 76 | 41 |
| — капитанъ-лейтенанта, командира судна 3 ранга . . . | 181 | 54 | 16 |
| — старшаго офицера на суднѣ 1 ранга. . . . . | 181 | 71 | 42 |
| — лейтенанта, командира судна 4 ранга . . . . . | 149 | 51 | — |
| — старшаго офицера на суднѣ 2 ранга. . . . . | 179 | 74 | 41 |
| — лейтенанта, вахтеннаго начальника . . . . . | 68 | 53 | 11 |
| — мичмана. . . . . | 86 | 69 | — |

Но кромѣ вышеприведеннаго увеличенія постоянныхъ офицерскихъ окладовъ содержанія, присвоенныхъ званіямъ и должностямъ, офицеры получаютъ различнаго рода денежныя пособія.

Пособія на воспитаніе дѣтей.

Первое мѣсто между этими пособіями, безъ сомнѣнія, принадлежитъ пособіямъ на воспитаніе дѣтей. Эта высокая милость Государя Императора, объявленная

въ приказѣ Генералъ-Адмирала 28 ноября 1855 года, являлась на помощь морскимъ офицерамъ именно въ той нуждѣ, которая была для нихъ наиболѣе чувствительна по особенности ихъ службы. Дѣйствительно, имъ приходится бывать иногда по нѣсколько лѣтъ въ дальнихъ плаваніяхъ, проводить каждый годъ все лѣтнее время на судахъ, а зиму въ разныхъ портахъ. Поэтому, имъ весьма трудно заниматься воспитаніемъ своихъ дѣтей, а при недостаточномъ состояніи большей части изъ нихъ, они не имѣли къ тому и матеріальныхъ средствъ.

Право на пособіе предоставлено адмираламъ, генераламъ, штабъ и оберъ-офицерамъ флота и корпусовъ, гражданскимъ и медицинскимъ чинамъ, какъ состоящимъ на службѣ, такъ и отставнымъ, если первые сдѣлали не менѣе 4-хъ шестимѣсячныхъ морскихъ кампаній, а послѣдніе сверхъ того и выслужили въ офицерскихъ чинахъ столько лѣтъ, чтобы вмѣстѣ съ кампаніями въ итогѣ выходило не менѣе 24-хъ, т. е. 20 лѣтъ службы и 4 кампаніи, 19 лѣтъ и 5 кампаній и т. д. Раненымъ, увѣчнымъ, а также получившимъ на службѣ тяжкія, неизлечимыя болѣзни, разрѣшаются пособія независимо отъ числа лѣтъ службы и морскихъ кампаній. Размѣръ пособій опредѣленъ по возрасту дѣтей и соотвѣтственно продолжительности курса наукъ въ среднеучебныхъ заведеніяхъ, а именно: отъ 8 до 12 лѣтъ—100 рублей въ годъ и отъ 12 до 17 лѣтъ—250 рублей въ годъ. Для дѣтей, воспитывающихся въ среднеучебныхъ заведеніяхъ и неуспѣвающихъ

окончить курсъ наукъ къ 17-лѣтнему возрасту, пособія продолжаются до окончанія курса, но не далѣе какъ до 20-ти лѣтъ для сыновей и до 19 лѣтъ для дочерей. Сиротамъ пособія назначаются и ранѣе 8-ми лѣтняго возраста, а именно: до 5 лѣтъ—50 р. въ годъ, а отъ 5 до 12 лѣтъ—100 р. въ годъ.

Изъ ассигнуемой ежегодно по смѣтѣ министерства суммы на выдачу пособій отдѣляется въ распоряженіе высшаго морскаго начальства 30 т. рублей, для выдачи пособій на воспитаніе дѣтей тѣмъ лицамъ, которыя хотя и не вполнѣ удовлетворяютъ условіямъ правилъ, но достойны этой милости по особымъ заслугамъ и семейнымъ обстоятельствамъ, и 3 т. рублей для воспитанія дѣтей нижнихъ чиновъ.

Среднее число дѣтей, пользовавшихся пособіями, было 2,200 въ годъ; средняя сумма расхода—до 340 тысячъ рублей въ годъ.

Вознагражденіе за продолжительное командованіе судами.

Кромѣ того, въ послѣднее время получаетъ дальнѣйшее развитіе еще одинъ видъ довольствія, также соединенный съ условіемъ плаванія: за продолжительное командованіе судами и за сбереженіе судовъ.

Въ основаніи существующаго положенія по этому предмету, изданнаго еще въ 1844 году, лежитъ мысль поощрить судовыхъ командировъ къ сбереженію ввѣренныхъ ихъ командованію судовъ, чрезъ что достигается болѣе продолжительная служба судовъ и, слѣдовательно, сберегаются немалые расходы на исправленія и постройку новыхъ судовъ, взамѣнъ приходящихъ въ негодность. Служба судовъ раздѣляется на

два періода: первый отъ построенія до тимберовки и второй отъ тимберовки до исключенія изъ дѣйствительной службы. Судно, прослужившее отъ построенія своего 10 лѣтъ, безъ значительныхъ исправленій, даетъ право на удвоенный окладъ штатнаго жалованья по чину тому, кто командовалъ имъ послѣднія 8 лѣтъ; судно, прослужившее при такихъ же условіяхъ 15 лѣтъ—на утроенный окладъ жалованья тому, кто командовалъ имъ послѣднія 12 лѣтъ. Командиры судовъ, вышедшихъ изъ тимберовки, пріобрѣтаютъ право на увеличенное жалованье за новую службу судовъ безъ значительныхъ исправленій: полуторное за 5 лѣтъ службы судна подъ ихъ командой, двойное—за 8, и тройное—за 12 лѣтъ.

Положеніе это теперь уже устарѣло и требуетъ измѣненій, и морское министерство уже приводитъ къ концу разработку новаго проекта.

Пособія изъ суммы 67 т. руб.

Кромѣ того, въ смѣту морскаго министерства вносятся еще двѣ суммы для выдачи изъ нихъ пособій чинамъ морскаго вѣдомства и ихъ семействамъ въ разныхъ случайностяхъ ихъ службы и домашней жизни, требующихъ особой помощи.

Въ 1838 году, по Высочайшему повелѣнію, былъ назначенъ одинъ милліонъ руб. асс. на ежегодное улучшеніе содержанія морскихъ офицеровъ. Часть этой суммы, а именно около 67 тысячъ руб. сер. въ годъ, была опредѣлена на добавочное жалованье командирамъ за сбереженіе судовъ и корабельнымъ инженерамъ за прочную ихъ постройку. Эта сумма не

расходовалась вполнѣ на предметъ своего назначенія и составила въ теченіи времени капиталъ, процентовъ съ котораго уже было достаточно на производство помянутаго добавочнаго жалованья.

Поэтому въ 1854 году былъ возбужденъ вопросъ: какое самое полезное и сообразное первоначальному назначенію употребленіе было бы полезно дать на будущее время помянутымъ ежегодно ассигнуемымъ 67 т. руб.

Вопросъ этотъ былъ обсужденъ въ особомъ комитетѣ, который призналъ за лучшее употреблять эту сумму въ пособіе морскимъ чинамъ въ разныхъ случайностяхъ ихъ службы и домашней жизни, требующихъ особой помощи, напримѣръ: при перемѣщеніи съ одного мѣста службы на другое, на воспитаніе дѣтей, при увольненіи въ отпускъ по болѣзни, семействамъ умершихъ, на приданое, на обзаведеніе при выходѣ изъ учебныхъ заведеній, при особенно уважительныхъ случаяхъ на уплату долговъ, а также на выдачу денежныхъ наградъ за полезныя сочиненія и разныхъ пособій отставнымъ морскимъ чинамъ. Предложеніе это было Высочайше утверждено въ 1854 году, и съ того времени сумма 67 т. руб. ежегодно вносится въ смѣту морскаго министерства и распредѣляется по назначенію адмиралтействъ-совѣта.

Число получавшихъ пособія измѣнялось въ предѣлахъ отъ 350 до 500 человѣкъ въ годъ, но число обращавшихся за пособіями обыкновенно значительно болѣе, и были годы, въ которые число прошеній, сопровождавшихся отказомъ, превышало одну тысячу.

Пособія изъ суммы 24 т. руб.

Высочайшимъ повелѣніемъ 4 ноября 1857 года, предоставлено Генералъ-Адмиралу, а за отсутствіемъ его управляющему морскимъ министерствомъ, назначать пособія Высочайшимъ Именемъ лицамъ по крайне бѣдному и болѣзненному положенію, съ тѣмъ, чтобы размѣръ этихъ пособій не превышалъ отъ 30 до 100 руб. на каждое лицо и общій итогъ не выходилъ за 250 руб. послѣ каждаго всеподданнѣйшаго доклада. На покрытіе этого расхода вносится ежегодно въ смѣту морскаго министерства сумма въ 24,000 рублей. Число получающихъ пособія изъ этой суммы простирается до 450 человѣкъ въ годъ.

Сумма на производство денежныхъ наградъ.

Наконецъ, на основаніи Высочайшихъ повелѣній 11 апрѣля и 26 августа 1854 года, ассигнуются въ распоряженіе морскаго министерства ежегодно 20,000 р. на награды и пособія строевымъ морскимъ офицерамъ и гражданскимъ чиновникамъ, а также на плату за воспитаніе въ учебныхъ заведеніяхъ пансіонерокъ награднаго капитала, который прежде существовалъ въ морскомъ министерствѣ и переданъ въ 1854 году въ распоряженіе министерства финансовъ.

Значеніе эмеритальной кассы для службы офицеровъ.

Одно изъ обстоятельствъ, сильно тяготившихъ въ прежнее время морскаго офицера, было сознаніе, что продолжительная служба не вознаграждается достаточною пенсіею на старости лѣтъ, и что въ случаѣ его смерти семейство его должно остаться при самыхъ скудныхъ средствахъ существованія. Размѣры пенсій въ 1855 году были слѣдующіе:

| | За 25 л. службы. | За 35 л. службы. |
|---|---|---|
| контръ-адмиралу . . . | 430 р. | 860 р. |
| капитану 1-го ранга . . | 257 — 50 к. | 515 — |
| капитану 2-го ранга . . | 215 — » — | 430 — |
| капитанъ-лейтенанту . . | 172 — 50 — | 345 — |
| лейтенанту . . . . . | 157 — 50 — | 315 — |

Мысль объ учрежденіи пенсіонной эмеритальной кассы въ морскомъ вѣдомствѣ, возникшая еще въ 1856 году, получила быстрое и чрезвычайно удачное осуществленіе. Капиталъ кассы составляетъ къ 1-му января 1880 года цифру 15.595,569 р. 58 к., и учрежденіе это можетъ быть уже теперь названо истиннымъ благодѣяніемъ для офицерскихъ чиновъ морскаго вѣдомства. Въ главѣ XI второй части этого «Обзора» подробно излагаются всѣ обстоятельства возникновенія кассы и развитія ея операцій. Здѣсь же упоминается только о той степени обезпеченія, которое касса представляетъ въ настоящее время чинамъ морскаго вѣдомства.

Обезпеченіе это можетъ быть выражено въ слѣдующихъ наглядныхъ данныхъ:

Капитанъ 1 ранга или полковникъ, участвовавшій въ эмеритальной кассѣ со времени ея учрежденія въ 1856 году, принужденный неизлечимою болѣзнію оставить службу, при выходѣ нынѣ въ отставку получаетъ въ пенсію: изъ государственнаго казначейства 571 р. 80 к., изъ эмеритальной кассы—648 р. 13 к., всего 1219 руб. 93 к., т. е. только на 160 руб. менѣе того содержанія, какое получалъ на службѣ по чину. Ка-

питанъ 1 ранга, прослужившій 35 лѣтъ, выходящій въ отставку съ производствомъ въ слѣдующій чинъ, получитъ всего изъ государственнаго казначейства и эмеритальной кассы—1834 р. 80 к., на 455 руб. болѣе того, что онъ получалъ на службѣ по чину.

Семейства лицъ умершихъ имѣютъ по закону право на государственныя пенсіи въ слѣдующемъ размѣрѣ: жена получаетъ половину изъ полнаго оклада пенсіи мужа, а несовершеннолѣтнія дѣти каждый $^1/_3$ изъ второй половины, такъ что вдова съ тремя дѣтьми получаетъ весь окладъ пенсіи производившейся или слѣдовавшей ея мужу. Имѣющимъ болѣе трехъ дѣтей окладъ этотъ не увеличивается. На этомъ же основаніи назначается имъ въ дополненіе пенсія изъ эмеритальной кассы, но съ тою льготою, что дочерямъ умершихъ продолжается производство эмеритальныхъ пенсій до выхода въ замужество.

Семейства лицъ, умершихъ до выслуги 20 лѣтъ, получаютъ изъ эмеритальной кассы въ единовременное пособіе полный годовой окладъ пенсіи умершаго за 35 лѣтъ службы, или всѣ поступившіе съ него за время службы вычеты изъ 6% на 100, смотря по тому что окажется выгоднѣе для семейства; семейства же чиновъ, прослужившихъ 20 лѣтъ, получаютъ пенсію какъ бы за 25 лѣтъ, а прослужившихъ 30 лѣтъ,—какъ бы за 35 лѣтъ службы умершаго.

Въ заключеніе, еще одинъ выдающійся примѣръ благодѣтельнаго значенія эмеритальной кассы: въ случаѣ смерти служащаго, который былъ холостъ, но

послѣ котораго осталась мать, она получаетъ тотъ же размѣръ пенсіи или единовременнаго пособія, или возвратъ вычетовъ, какой получаютъ вдовы умершихъ.

Мѣры къ развитію въ офицерахъ любви къ морской наукѣ.

Морское министерство не упускало изъ виду никакихъ средствъ, могущихъ служить къ возвышенію значенія морской службы. Заграничныя плаванія и уменьшеніе фронтовой службы весьма много этому содѣйствовало; но большое значеніе также необходимо приписать и тѣмъ мѣрамъ, которыя принимались къ возбужденію и поддержанію въ средѣ морскихъ офицеровъ любви къ морской наукѣ и живаго интереса къ каждому успѣху морской практики, а также тѣмъ средствамъ, которыя морское министерство давало къ удовлетворенію этой любознательности. Важнѣйшими мѣрами въ этомъ направленіи были: преобразованіе журнала «Морской Сборникъ», развитіе у насъ морской исторической и ученой литературы, заведеніе спеціальныхъ морскихъ библіотекъ и публичныя чтенія о различныхъ предметахъ, касающихся до морской спеціальности.

Преобразованіе «Морского Сборника» и значеніе этого журнала въ дѣлѣ развитія морского образованія.

Въ послѣдніе годы царствованія Императора Николая Павловича, за исключеніемъ учебныхъ руководствъ и немногихъ книгъ спеціальнаго содержанія, вся морская литературная дѣятельность сосредоточивалась въ двухъ повременныхъ и одномъ періодическомъ изданіяхъ, печатаемыхъ на средства морскаго министерства. Старѣйшее изъ нихъ, «Записки Морскаго Ученаго Комитета», издавалось съ 1828 по 1845 годъ и наполнялось статьями, относящимися до раз-

ныхъ отраслей морскаго дѣла. По краткости статей, весьма поверхностно касавшихся разбираемыхъ вопросовъ, а также по отсутствію какого либо опредѣленнаго направленія, «Записки Морскаго Ученаго Комитета», отличавшіяся своею безжизненностію, почти не имѣли читателей и были полезны лишь въ томъ отношеніи, что сохранили на страницахъ своихъ нѣсколько интересныхъ отдѣльныхъ фактовъ изъ давно прошедшей дѣятельности нашего флота. Второе повременное изданіе, «Записки Гидрографическаго Департамента»,—обязанныя своимъ началомъ содѣйствію горячаго сторонника разширенія морскаго образованія, извѣстнаго гидрографа М. Ф. Рейнеке,—поддерживались безвозмездными трудами энергическаго и талантливаго ученаго моряка А. П. Соколова и нѣсколькихъ его товарищей-сотрудниковъ. Кромѣ разработки вопросовъ собственно гидрографическихъ, въ «Запискахъ» помѣщались интересныя статьи по другимъ морскимъ спеціальностямъ, и преимущественно по исторіи нашего флота. По этимъ статьямъ, составленнымъ по оффиціальнымъ архивнымъ источникамъ, и также по статьямъ, содержавшимъ драгоцѣнныя свѣдѣнія о русской морской библіографіи, «Гидрографическія записки» и до настоящаго времени представляютъ не утратившій своего значенія цѣнный историческій матеріалъ. Изданіе «Гидрографическихъ записокъ» продолжалось десять лѣтъ, съ 1842 по 1852 годъ. Ежегодно выходившія по одной книгѣ, «Записки» постепенно увеличивали свой объемъ до того, что послѣдняя, десятая часть

ихъ имѣла уже болѣе 40 печатныхъ листовъ. По рѣдкости своего появленія и статьямъ преимущественно серьезнаго содержанія, «Гидрографическія записки», удовлетворяя требованіямъ немногихъ ученыхъ и любознательныхъ моряковъ, не могли проникать въ массу морскихъ читателей, жаждавшихъ болѣе легкаго чтенія и интересовавшихся живою современностію, а не событіями отдаленной старины.

Въ 1848 году, для удовлетворенія такого справедливаго требованія, морской ученый комитетъ, въ то время только что преобразованный, приступилъ къ изданію ежемѣсячнаго журнала «Морской Сборникъ», который, по прекращеніи «Записокъ» ученаго комитета и гидрографическаго департамента, остался единственнымъ представителемъ нашей морской періодической прессы. Главною цѣлью «Морскаго Сборника», заявленною въ первой его книжкѣ, было ознакомленіе русскихъ моряковъ съ интересными для нихъ свѣдѣніями, появляющимися въ иностранныхъ морскихъ изданіяхъ. Въ самой программѣ «Сборника» относительно помѣщенія свѣдѣній о русскомъ флотѣ вовсе умалчивалось, и въ первое пятилѣтіе своего существованія, этотъ журналъ, выходившій весьма небольшими книжками, наполнялся статьями почти исключительно переводимыми изъ иностранныхъ морскихъ изданій. Подобный характеръ «Сборника», а также довольно сухой, полуоффиціальный тонъ его статей, далеко не удовлетворялъ требованіямъ моряковъ, ожидавшихъ отъ морскаго журнала свѣдѣній преимуще-

ственно о близкомъ ихъ сердцу, родномъ русскомъ флотѣ. Причина, по которой журналъ избѣгалъ печатанія русскихъ свѣдѣній, объясняется господствовавшими въ то время взглядами въ нашихъ высшихъ административныхъ сферахъ, раздѣляемыми, конечно, и морскимъ начальствомъ. Густой покровъ канцелярской тайны считался тогда необходимою принадлежностію административной дѣятельности, причемъ указаніе на существующіе недостатки и заботы объ ихъ устраненіи лежали исключительно на ближайшихъ начальственныхъ лицахъ, сохраняясь въ секретѣ не только отъ общества, но даже и отъ другихъ лицъ того же вѣдомства. Такимъ образомъ, не смотря на нескрываемое желаніе моряковъ жаждавшихъ полезнаго чтенія, «Морской Сборникъ», поставленный въ такія невыгодныя условія, не имѣлъ возможности касаться современной русской морской дѣятельности и потому оставался чуждымъ и почти безполезнымъ для флота.

Со вступленіемъ въ управленіе министерствомъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, произошла быстрая перемѣна въ характерѣ дѣйствій всей морской администраціи, отразившаяся и на морской литературѣ. Приступая къ существеннымъ преобразованіямъ, почти по всѣмъ частямъ морскаго управленія, высшее морское начальство, ясно сознавало важность сочувственнаго содѣйствія литературы при обсужденіи предстоящихъ реформъ. И, дѣйствительно, литература съ готовностію отозвалась на сдѣланный

ей вызовъ и оказалась достойною возлагаемыхъ на нее надеждъ, приступивъ къ всесторонней разработкѣ главныхъ основаній предстоящихъ преобразованій, съ полною добросовѣстностію и искреннимъ желаніемъ успѣха.

Первымъ шагомъ къ возбужденію энергическаго содѣйствія литературы была замѣна прежней канцелярской тайны широкою гласностію, благодаря которой немедленно отозвалось много сочувственныхъ морскому дѣлу голосовъ, и въ числѣ ихъ было нѣсколько извѣстныхъ авторитетныхъ писателей.

Независимо гласности, къ возрожденію нашей морской литературы приняты были и другія, весьма дѣйствительныя, мѣры. Первая изъ нихъ заключалась въ существенныхъ улучшеніяхъ «Морскаго Сборника», возбудившихъ живое сочувствіе къ *современнымъ* интересамъ флота, не только между моряками, но и среди всего образованнаго русскаго общества; второю была прочная и правильная организація занятій по русской морской исторіи, которая должна была послужить средствомъ для ознакомленія читающей публики съ *прошедшимъ* русскаго флота.

Введеніе въ 1853 году въ «Морскомъ Сборникѣ» оффиціальнаго отдѣла, въ которомъ помѣщались всѣ относящіяся до флота правительственныя и начальственныя распоряженія, а также извѣстія о морскихъ военныхъ дѣйствіяхъ, плаваніи судовъ и другихъ морскихъ событіяхъ, быстро пріобрѣло этому журналу популярность между моряками, и незамѣтно повело

къ тому, что большинство морскихъ читателей, заинтересованное первоначально преимущественно служебными свѣдѣніями, мало по малу начало обращать вниманіе и на статьи неоффиціальнаго отдѣла, который съ каждой новой книжкой журнала пріобрѣталъ большую занимательность и болѣе важное значеніе.

При гласномъ обсужденіи проектовъ всѣхъ предпринимаемыхъ по морскому вѣдомству преобразованій, страницы «Морскаго Сборника» гостепріимно открывались для всякаго дѣльнаго мнѣнія. При появленіи серьезныхъ статей, касающихся основныхъ положеній какого нибудь проекта, нерѣдко являлись на нихъ возраженія, подкрѣпляемыя или опровергаемыя новыми статьями. Въ такой живой, общеинтересной полемикѣ вырабатывался вопросъ, разсматриваемый со всѣхъ сторонъ и при всевозможныхъ приложеніяхъ его къ практикѣ. Сводъ высказанныхъ мнѣній, вполнѣ объясняя предметъ, значительно облегчалъ трудъ оффиціальныхъ дѣятелей, и, предохраняя ихъ отъ ошибочныхъ уклоненій, указывалъ тотъ путь, по которому они съ увѣренностью могли прійти къ правильному и наилучшему рѣшенію дѣла.

Одно изъ такихъ болѣе выдававшихся обсужденій, было вызвано вопросомъ «о воспитаніи», возбудившимъ живой интересъ не только среди педагоговъ, но и всего образованнаго общества.

Подобнымъ же образомъ происходила разработка вопросовъ, относящихся и къ другимъ нововведеніямъ по морскому вѣдомству, какъ напримѣръ: о

судебной реформѣ, способахъ комплектованія флота, эмеритальной кассѣ, преобразованіи корпуса штурмановъ и морской артиллеріи и проч. Для полнѣйшаго же обсужденія вопроса объ улучшеніи санитарной части флота, съ 1861 года при «Морскомъ Сборникѣ» начали издаваться особыя «Медицинскія приложенія».

Независимо обсужденія вопросовъ, относящихся къ преобразованіямъ, для ознакомленія читающей публики съ текущею морскою дѣятельностію, въ «Морскомъ Сборникѣ» начали печатать ежегодно представляемые начальству отчеты отъ всѣхъ частей морскаго управленія. Въ заключеніе, не забыто было развитіе, привлекательнаго для большинства читателей, собственно литературнаго элемента, конечно, не вовсе лишеннаго и научнаго значенія. Съ цѣлію разширенія общеобразовательнаго кругозора моряковъ, а также для распространенія въ русскомъ обществѣ свѣдѣній объ отдаленныхъ путешествіяхъ, совершаемыхъ нашими судами, и для изученія состоянія плаванія по внутреннимъ водамъ Россіи, высшее морское начальство обратилось къ нѣкоторымъ лицамъ, уже заявившимъ себя литературною дѣятельностію, и однимъ изъ нихъ предложило совершить путешествіе на военныхъ судахъ, отправлявшихся въ разное время въ дальнія заграничныя плаванія, а другимъ,—отправиться для изученія и описанія нашихъ судоходныхъ рѣкъ и озеръ. Наконецъ, для ознакомленія съ состояніемъ иностранныхъ флотовъ и ихъ различныхъ морскихъ учрежденій, командир-

рованы были заграницу способные и образованные морскіе офицеры.

Въ числѣ литераторовъ, изъявившихъ согласіе на предложеніе морскаго министерства, были: Гончаровъ, Григоровичъ, Максимовъ, Афонасьевъ-Чужбинскій, Писемскій и мн. др. Слѣдствіемъ сдѣланныхъ ими наблюденій во время путешествій за границею и внутри Россіи былъ рядъ описаній, отличающихся не только вѣрностію описываемыхъ предметовъ и занимательностію содержанія, но и художественною формою изложенія. Между произведеніями приглашенныхъ путешественниковъ-литераторовъ, «Фрегатъ Паллада» Гончарова, по своимъ высокимъ литературнымъ достоинствамъ, представляетъ выдающееся явленіе; также какъ изъ статей бывшихъ заграницею моряковъ особенною точностію описаній, полнотою морскихъ свѣдѣній и блестящимъ литературнымъ изложеніемъ отличались статьи И. А. Шестакова.

Всѣ эти труды печатались въ «Морскомъ Сборникѣ» и все болѣе и болѣе возвышали разнообразность, полезность и занимательность его содержанія. Вмѣстѣ съ увеличеніемъ матеріала увеличился и самый объемъ «Сборника» до того, что съ 1855 года каждый мѣсячный выпускъ этого журнала составлялъ два тома, заключающихъ въ себѣ до 40 печатныхъ листовъ.

При направленіи, приданномъ «Морскому Сборнику», съ одной стороны широкая гласность относительно

всей нашей морской дѣятельности, а съ другой—интересныя статьи, посвященныя предметамъ болѣе или менѣе относящимся къ морскому дѣлу, и изложенныя занимательно и общепонятнымъ образомъ, доставили нашему морскому журналу огромную популярность среди русскаго образованнаго общества и, такъ сказать, сроднили это общество съ флотомъ. Слѣдствіемъ этого сближенія было то, что чуждые до того интересы флота стали близкими каждому образованному русскому, а морская служба и моряки заняли, по принадлежащему имъ праву, высокое мѣсто въ общественномъ мнѣніи. Вѣрнѣйшей оцѣнкой степени популярности «Морскаго Сборника» можетъ служить число расходившихся его экземпляровъ, которое, въ періодъ наибольшаго его распространенія, доходило до 5.000.

Но, при всемъ этомъ, необходимо замѣтить, что отъ пріобрѣтенія «Сборникомъ» такой популярности нисколько не пострадали научные морскіе интересы, которыхъ онъ былъ главнѣйшимъ органомъ. Не смотря на дѣятельную разработку вопросовъ, относящихся къ морскимъ реформамъ, не было ни одной отрасли морскаго дѣла, интересовъ и развитія которой не касался бы «Сборникъ».

«Морской Сборникъ» издавался отъ морскаго ученаго комитета, предсѣдателями котораго были авторитетные, ученые моряки, заслуженно пользовавшіеся уваженіемъ: Ѳ. П. Литке, П. И. Рикордъ, баронъ Ф. П. Врангель, М. Ф. Рейнеке и С. И. Зеленой.

Горячее сочувствіе общества къ успѣшному ходу морскихъ преобразованій не ослабѣвало до осуществленія ихъ на самомъ дѣлѣ, и во все это время «Морской Сборникъ» сохранялъ свою популярность и постоянно держался принятаго направленія. Но съ 1862 года, когда большая часть главнѣйшихъ реформъ приведена была къ окончанію и вмѣстѣ съ тѣмъ въ системахъ судостроенія и вооруженія судовъ произошли существенныя перемѣны, нашъ морской журналъ—для разработки новыхъ научныхъ вопросовъ, получившихъ для флота первостепенное значеніе,—долженъ былъ принять исключительно спеціальное направленіе. Быстрые успѣхи естественныхъ наукъ отразились безчисленными усовершенствованіями по разнымъ частямъ морской техники. Замѣна дерева желѣзомъ и парусовъ машинами, введеніе брони, а съ нею и измѣненіе артиллерійскаго вооруженія судовъ произвели полный переворотъ въ морской наукѣ. Неважныя до того части ея разрослись въ обширные самостоятельные отдѣлы, и науки, прежде бывшія чуждыми морскимъ, стали съ ними въ тѣсную связь. Подобныя измѣненія, къ числу которыхъ, впослѣдствіи, присоединилось введеніе въ морскую войну минъ, породили множество спеціально научныхъ вопросовъ, разработкою которыхъ занялся «Морской Сборникъ», съ успѣхомъ продолжающій, для пользы флота, трудиться на этомъ поприщѣ и до настоящаго времени.

Морскія газеты.

При такомъ серьезно научномъ направленіи «Сбор-

ника», для сообщенія морскимъ читателямъ свѣдѣній объ ежедневной, текущей морской дѣятельности, въ двухъ нашихъ главныхъ портахъ, Кронштадтѣ и Николаевѣ, начали издаваться морскія газеты подъ названіемъ «Кронштадтскаго и Николаевскаго Вѣстниковъ». Объ газеты обязаны появленіемъ своимъ частной иниціативѣ, издаются частными лицами, но получаютъ матеріальную поддержку отъ морскаго министерства, съ тѣмъ условіемъ, чтобы при газетахъ былъ оффиціальный отдѣлъ, заключающій въ себѣ всѣ относящіяся до флота правительственныя и начальственныя распоряженія.

Организація занятій по исторіи русскаго флота.

Въ прежнее время, когда изученію прошедшей дѣятельности флота не придавали особенно важнаго значенія, лицамъ, которымъ поручались морскимъ министерствомъ занятія исторіею русскаго флота, обыкновенно назначалась матеріальная поддержка, но характеръ дѣятельности совершенно предоставленъ былъ самому трудящемуся. Поэтому въ направленіи занятій избранныхъ лицъ не было никакой общей системы, и труды одного нисколько не согласовались съ трудами другихъ. Изъ наиболѣе выдававшихся дѣятелей по исторіи русскаго флота въ прошедшее царствованіе были: В. Н. Берхъ, А. В. Висковатовъ и А. П. Соколовъ. Первый изъ нихъ, еще въ 1820 году написавшій хронологическую исторію путешествій въ сѣверныя полярныя страны, и помѣщавшій морскія историческія статьи въ разныхъ періодическихъ изданіяхъ, въ 1828 году, по Высочайшему

повелѣнію, назначенъ былъ для занятій по исторіи флота. Главнѣйшія изъ его работъ, составленныя по архивнымъ документамъ, были: «Жизнеописаніе россійскихъ адмираловъ», за время отъ основанія флота до царствованія Императрицы Екатерины II, и «Письма Петра Великаго», напечатанныя съ сборника, составленнаго адмираломъ Нагаевымъ и только пополненнаго Берхомъ. Несмотря на нѣкоторые частные недостатки его трудовъ, они составляютъ драгоцѣнный матеріалъ для исторіи нашего флота.

А. В. Висковатовъ, занимавшійся тѣмъ же предметомъ, написалъ нѣсколько прекрасныхъ статей, напечатанныхъ въ періодическихъ изданіяхъ, и по кончинѣ своей оставилъ много матеріаловъ и одно вполнѣ обработанное сочиненіе, впослѣдствіи напечатанное подъ заглавіемъ: «Краткій историческій обзоръ морскихъ походовъ русскихъ и мореходства ихъ вообще до исхода XVII столѣтія». Эта брошюра, небольшая по объему, замѣчательна по добросовѣстному собранію матеріаловъ.

Въ сороковыхъ годахъ началъ заниматься историческими изслѣдованіями лейтенантъ А. П. Соколовъ. сосредоточившій впослѣдствіи свою дѣятельность на «Запискахъ гидрографическаго департамента», которыя онъ и редактировалъ съ 1845 года до прекращенія изданія. Изъ множества помѣщенныхъ въ нихъ, и другихъ періодическихъ изданіяхъ, разнообразныхъ морскихъ статей Соколова, особенно замѣчательны: «Сѣверная или вторая Берингова экспе-

дицiя», весьма полная русская морская библiографiя, обнимающая время съ основанiя флота до 1846 года, и нѣсколько превосходныхъ статей по исторiи нашего флота.

Но работы всѣхъ лицъ, трудившихся по этому предмету, весьма полезныя и важныя сами по себѣ, много теряли отъ неимѣнiя между собою общей связи. Являясь отрывочно, безъ опредѣленной системы, они не приносили всей той пользы, которую могли приносить по своимъ неоспоримымъ достоинствамъ. Самое помѣщенiе въ перiодическихъ изданiяхъ такихъ трудовъ облекало ихъ на скорое, незаслуженное забвенiе большинства читателей, которые легко обращаются къ интересующей ихъ книгѣ, но не имѣютъ ни времени, ни охоты рыться въ библiотекахъ, отыскивая статьи старыхъ перiодическихъ изданiй.

Со вступленiя въ управленiе министерствомъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, на занятiя исторiею русскаго флота, какъ на одну изъ важнѣйшихъ отраслей учено-морской литературы, обращено было полное вниманiе Его Высочества. Дѣло началось именно съ того, чего не доставало прежнимъ занятiямъ, то есть съ правильнаго, систематическаго распредѣленiя хода работъ, и какъ основнымъ фундаментомъ для нихъ служатъ неоспоримо-вѣрные, подлинные документы, то прежде всего и приступлено было къ ознакомленiю съ наличнымъ архивнымъ историческимъ матерiаломъ. Исполненiе этого было поручено Соколову, командированному въ Москву, Астрахань

и Николаевъ, для осмотра тѣхъ изъ тамошнихъ архивовъ, въ которыхъ можно было надѣяться найти свѣдѣнія, касающіяся до исторіи флота.

Исполнивъ возложенное на него порученіе съ полнымъ успѣхомъ, Соколовъ сдѣлалъ многія извлеченія въ московскомъ архивѣ министерства иностранныхъ дѣлъ и указалъ также на хранящіяся тамъ дѣла, заключающія морскія свѣдѣнія: а въ Астрахани и Николаевѣ, отобравъ документы, болѣе важные въ историческомъ отношеніи, отправилъ ихъ въ Петербургъ. Тяжкая болѣзнь и послѣдовавшая за нею кончина этого достойнаго труженика прекратили его полезную дѣятельность.

Но и отъ такой важной потери, твердо поставленное и вѣрно направленное дѣло разработки русской морской исторіи не остановилось въ своемъ дальнѣйшемъ развитіи; напротивъ того, изданіе исторіи получило обезпеченіе исходатайствованіемъ Высочайшаго повелѣнія на ежегодный отпускъ опредѣленной суммы на издержки.

Преемникъ Соколова, кап.-лейт. Елагинъ, въ 1860 году продолжалъ изслѣдованія въ архивахъ и библіотекахъ Петербурга, Москвы, Воронежа, а также сдѣлалъ извлеченія изъ документовъ временъ царствованія Петра Великаго въ архивахъ Лондонскомъ, Стокгольмскомъ, Амстердамскомъ и въ Гагѣ. По обработкѣ собранныхъ матеріаловъ, издана была исторія азовскаго флота, и къ этому сочиненію, заключающемуся въ одномъ томѣ, приложено два тома матеріаловъ, изъ которыхъ оно

было составлено. Затѣмъ, чтобы сдѣлать и прочія собранныя архивныя богатства общедоступными для моряковъ и ученыхъ, интересующихся исторіею русскаго флота, приступлено къ изданію матеріаловъ для исторіи русскаго флота, которыхъ и издано Елагинымъ 4 тома, содержащіе въ себѣ документы временъ Петра I и, кромѣ того, напечатанъ томъ, заключающій морскія свѣдѣнія, извлеченныя изъ журналовъ Петра Великаго, Екатерины I, князя Меншикова, и морскіе журналы современниковъ Императора Петра: генералъ-адмирала графа Апраксина и извѣстнаго морскаго офицера Наума Акимовича Сенявина. Не считая множества мелкихъ историческихъ изслѣдованій, этими изданіями и заключилась полезная дѣятельность С. И. Елагина, сошедшаго въ преждевременную могилу.

Преемникомъ Елагина назначенъ тайный совѣтникъ Веселаго, служившій во флотѣ около 20 лѣтъ и занимавшійся также русскою морскою исторіею. Продолжая въ главныхъ чертахъ слѣдовать по пути своего предшественника, Ѳ. Ѳ. Веселаго, по мысли и съ разрѣшенія главнаго руководителя историческихъ трудовъ, Его Высочества Генералъ-Адмирала, приступилъ къ дальнѣйшему развитію работъ по исторіи флота въ слѣдующемъ направленіи.

Обработка въ хронологическомъ порядкѣ старѣйшихъ періодовъ нашей морской исторіи, при несомнѣнной пользѣ своей въ научномъ отношеніи, представляетъ ту невыгоду, что не можетъ давать отвѣтовъ на административныя справки и ученыя

изслѣдованія, относящіяся преимущественно къ болѣе новѣйшему времени. Вслѣдствіе этого принято за основаніе: при дальнѣйшей разработкѣ нашей морской исторіи, сохраняя хронологическій порядокъ, удовлетворять также и сказанному требованію; поэтому, продолжая въ главныхъ чертахъ работы, начатыя Елагинымъ, одновременно съ ними приступить къ составленію такихъ отдѣльныхъ монографій, по главнѣйшимъ проявленіямъ морской дѣятельности, которыя, въ сравнительно небольшемъ объемѣ, заключали бы въ себѣ свѣдѣнія объ избранномъ предметѣ, по возможности *за все время существованія флота*.

Во исполненіе первой части задачи, то есть *продолженія прежде начатыхъ работъ*, сдѣлано слѣдующее:

а) Какъ продолженіе начатой Елагинымъ исторіи русскаго флота, предпринято изданіе подъ заглавіемъ «Очеркъ русской морской исторіи», и изданъ первый томъ его, заключающій въ себѣ исторію мореходства въ Россіи съ древнѣйшихъ временъ до основанія флота и исторію флота до кончины Петра Великаго.

б) Продолжается изданіе «Матеріаловъ для исторіи русскаго флота», изъ которыхъ напечатаны V, VI и VII томы и печатается VIII-й. Въ изданномъ V-мъ томѣ заключаются документы, относящіеся къ царствованію Императрицы Екатерины I и Петра II; въ VII — документы конца царствованія Петра II и первыхъ пяти лѣтъ царствованія Императрицы Анны и въ VIII—документы, относящіеся къ послѣднимъ годамъ царствованія Императрицы Анны. Исключеніемъ изъ

этого строго хронологическаго порядка былъ только VI томъ, въ которомъ собраны документы, относящіеся собственно къ вопросу о пріобрѣтеніи Россіею береговъ Азовскаго и Чернаго морей и открытіи свободнаго морскаго пути въ Средиземное море. Документы, напечатанные въ VI томѣ, обнимаютъ періодъ времени отъ послѣднихъ годовъ царствованія Петра Великаго до основанія черноморскаго флота въ царствованіе Екатерины II. Такимъ образомъ, за этотъ промежутокъ времени, въ VI-мъ томѣ находятся свѣдѣнія о судостроеніи и дѣятельности флотиліи Дунайской, Днѣпровской и Донской, изъ которыхъ образовался первоначальный черноморскій флотъ.

в) По прежнему продолжались работы по собранію морскихъ историческихъ свѣдѣній въ архивахъ: министерства иностранныхъ дѣлъ, военно-топографическаго депо, генеральнаго штаба и нѣкоторыхъ другихъ, а также въ библіотекахъ—Императорской публичной и академіи наукъ. Главнымъ же и обильнѣйшимъ источникомъ для собранія свѣдѣній по исторіи русскаго флота былъ архивъ морскаго министерства.

Во исполненіе второй части задачи, то есть по составленію *отдѣльныхъ монографій*, исполнено слѣдующее:

а) Для ознакомленія моряковъ и вообще лицъ, интересующихся флотомъ, съ главными событіями его военной дѣятельности, изданы «Краткія свѣдѣнія о русскихъ морскихъ сраженіяхъ за два столѣтія, съ 1656 по 1856 годъ». Въ книгѣ находятся карты всѣхъ

морей, на которыхъ происходили сраженія, и, посредствомъ особенныхъ надписей на картахъ, означены мѣсто и время сраженія, число участвовавшихъ въ немъ судовъ, нашихъ и непріятельскихъ, а также потери, понесенныя въ битвѣ каждымъ изъ противниковъ. Въ текстѣ книги изложены бо́льшія подробности о каждомъ сраженіи.

б) Изданъ «Списокъ русскихъ военныхъ судовъ съ 1668 по 1860 годъ», то есть съ построенія перваго русскаго военнаго корабля «Орелъ», по начало желѣзнаго судостроенія. Въ «Спискѣ», составляющемъ томъ въ 800 страницъ, помѣщены свѣдѣнія о всѣхъ нашихъ военныхъ судахъ, построенныхъ въ Россіи и заграницею, а также купленныхъ и взятыхъ у непріятеля. Противъ имени судна, если только отыскались свѣдѣнія, показано число орудій, три главныя размѣренія, время закладки и спуска, мѣсто постройки, имя строителя, время тимберовки и особенности постройки и службы. Въ началѣ книги приложены довольно полныя свѣдѣнія—какого рода артиллерійскими орудіями въ разное время вооружались суда нашего флота, и какой калибръ имѣли орудія. Такимъ образомъ «Списокъ», въ общемъ своемъ составѣ, представляетъ полную картину дѣятельности нашихъ верфей, почти за двухсотлѣтній періодъ времени, и дастъ возможность, въ каждую извѣстную эпоху, опредѣлить наличный составъ нашего флота и его боевую силу.

в) Къ числу подобныхъ же монографій, хотя из-

данная ранѣе, относится «Очеркъ исторіи морскаго корпуса», составляющій довольно полный историческій обзоръ о состояніи и дѣятельности учебныхъ заведеній, въ которыхъ приготовлялись наши морскіе офицеры, начиная съ основанія флота почти до вступленія на престолъ нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора. Заведенія эти были: навигацкая школа, морская академія и морской кадетскій корпусъ. Исторія ихъ есть исторія образованія моряковъ съ основанія флота.

г) Въ настоящее время собираются и обрабатываются матеріалы для новой, особенно важной монографіи—«Полнаго списка офицеровъ, служившихъ на нашемъ флотѣ съ самаго его основанія». Въ «Спискѣ» будутъ помѣщены свѣдѣнія о времени вступленія въ службу, повышенія въ чинахъ, времени окончанія службы и другія свѣдѣнія о служебной дѣятельности состоявшихъ на флотѣ лицъ.

д) Печатается «Краткая русская морская исторія», которая, въ объемѣ около 25 печатныхъ листовъ, будетъ заключать главнѣйшія черты дѣятельности древнихъ русскихъ мореплавателей и нашего военнаго флота за все время его существованія.

Въ связи съ изданіемъ исторіи русскаго флота находится еще одна важная литературная работа, производимая особою коммисіею подъ предсѣдательствомъ тайнаго совѣтника Веселаго: подробное описаніе дѣлъ, хранящихся въ столь богатомъ документами морскомъ архивѣ. Въ настоящее время коммисіею уже изданы

два тома этихъ описаній, заключающіе въ себѣ до 100 печатныхъ листовъ. Въ составъ этихъ томовъ вошли описанія дѣлъ пяти слѣдующихъ, старѣйшихъ отдѣловъ архива: I) дѣлъ хранящихся въ залѣ засѣданій адмиралтействъ-совѣта; II) дѣлъ приказа большой казны, Азовской приказной палаты и Царскаго шатра на Воронежѣ; III) дѣлъ приказа Вошскаго морскаго флота; IV) дѣлъ Адмиралтейской Канцеляріи и V) дѣлъ генералъ-адмирала графа Апраксина.

Такимъ образомъ напечатанные томы открываютъ ученымъ изслѣдователямъ доступъ къ главнѣйшимъ морскимъ документамъ за время всего царствованія Великаго Основателя флота, и, не подлежитъ сомнѣнію, будутъ полезны не только для разработки русской морской исторіи, но и для общей исторіи Россіи.

Изданія морскаго ученаго комитета.

Наконецъ, въ отчетный періодъ, морской ученый комитетъ издалъ, для содѣйствія распространенію знаній по морскимъ наукамъ, 53 оригинальныхъ сочиненія, составляющихъ 76 томовъ, и 24 переводныхъ сочиненія въ 29 томахъ. Оригинальныя сочиненія относятся къ слѣдующимъ отраслямъ морскаго дѣла: исторіи—15 сочиненій, судостроенія 3, артиллеріи 2, механики 3, гидрографіи и астрономіи 4, тактики 1, морскаго дѣла 5, языкознанія 3, библіографіи 1, справочныхъ свѣдѣній 2. Всѣ эти книги издавались на суммы морскаго министерства для разсылки въ морскія библіотеки, морскія учебныя заведенія и на суда флота, и для продажи морскимъ офицерамъ по самой умѣренной цѣнѣ.

Морскія собранія и библіотеки.

Въ тѣхъ же видахъ предоставленія морскимъ офицерамъ возможности слѣдить за морской наукой и имѣть обмѣнъ мыслей съ своими товарищами, во всѣхъ нашихъ портахъ устроены возможно удобныя помѣщенія для морскихъ собраній (клубовъ) съ библіотеками. Особенно широкое развитіе получило такое собраніе въ Кронштадтѣ, гдѣ сосредоточивается зимою наибольшее число офицеровъ. Занимая обширное помѣщеніе, подъ которое приспособленъ одинъ изъ офицерскихъ флигелей, это собраніе, въ связи съ прекрасною библіотекою, могущею удовлетворить самымъ строгимъ требованіямъ любознательности по всѣмъ частямъ морской науки, служитъ центромъ кронштадтскаго морскаго общества. Постоянная встрѣча моряковъ-спеціалистовъ, являющихся сюда въ свободное отъ исполненія своихъ служебныхъ обязанностей время, масса новѣйшихъ книгъ, газетъ и журналовъ, русскихъ и иностранныхъ, по морской спеціальности, невольно вызываютъ обмѣнъ мыслей по морскому дѣлу, которое во все двадцатипятилѣтіе постоянно представляло такъ много новаго и любопытнаго; чтеніе лекцій по морскимъ наукамъ, устраиваемое въ назначенные дни въ собраніи, дополняетъ это образовательное значеніе морскаго собранія, а семейные вечера, даваемые собраніемъ время отъ времени, и сытный дешевый столъ, который тамъ можно имѣть ежедневно, усиливаютъ притягательную силу собранія, соединяя удовольствіе и удобства жизни.

Кронштадтская морская библіотека, учрежденная еще

въ 1832 году, по ходатайству бывшаго тогда главнаго командира кронштадтскаго порта адмирала Рожнова и по иниціативѣ морскихъ офицеровъ, въ числѣ которыхъ наиболѣе выдѣлялся капит.-лейтен. Скрыдловъ, помѣщалась въ домѣ Миниха въ третьемъ этажѣ до 1859 года, когда переведена въ настоящее ея помѣщеніе, въ домѣ морскаго собранія. Въ 1855 году она состояла изъ 12,096 сочиненій. Съ переводомъ въ морское собраніе, библіотека начала быстро увеличиваться, и въ 1879 году состояла уже изъ 28,575 сочиненій въ 50,259 томахъ и выписывала болѣе 170 разныхъ журналовъ и газетъ. Помѣщеніе библіотеки, совершенно достаточное въ первое время, чрезъ нѣсколько лѣтъ сдѣлалось тѣснымъ, и въ 1874 году Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ уступилъ подъ нее свои комнаты, находившіяся надъ библіотекою. Читальная комната открыта въ теченіи всего года съ 10 часовъ утра до 10 часовъ вечера ежедневно, снабжена всѣми удобствами для чтенія и освѣщается электричествомъ, по системѣ Яблочкова. Всѣ офицеры и врачи балтійскаго флота считаются обязательными членами кронштадтской морской библіотеки, но временными членами могутъ быть и другіе обыватели Кронштадта. Библіотека управляется комитетомъ, избираемымъ ежегодно всѣми обязательными членами. Средства библіотеки состоятъ изъ вычета 1% съ жалованья обязательныхъ членовъ, платы съ временныхъ членовъ и небольшой субсидіи отъ морскаго министерства.

Въ другихъ портахъ также имѣются морскія собранія и библіотеки, но несравненно въ меньшихъ размѣрахъ. Въ этомъ отношеніи, за недостаткомъ денежныхъ средствъ, ожидаетъ своего устройства морское собраніе въ Николаевѣ, не соотвѣтствующее въ настоящемъ своемъ видѣ современному значенію порта Требуетъ тамъ большаго пополненія и морская библіотека, состоящая теперь преимущественно изъ остатковъ нѣкогда знаменитой севастопольской морской библіотеки.

Чтеніе лекцій

По волѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, въ Кронштадтѣ, съ 1857 года, въ зимніе мѣсяцы, стали ежегодно читаться лекціи для морскихъ офицеровъ, какъ въ видахъ распространенія между ними свѣдѣній по ихъ прямой спеціальности, такъ и по другимъ наиболѣе интересовавшимъ морское общество научнымъ предметамъ. Для этихъ чтеній составлены правила; устройство же самыхъ лекцій возложено на морской ученый комитетъ. Чтеніе лекцій не ограничивалось однимъ Кронштадтомъ; онѣ ежегодно читаются въ послѣднее время въ Николаевѣ, а въ другихъ портахъ,—по мѣрѣ возможности имѣть лекторовъ.

Въ Кронштадтѣ эти чтенія наиболѣе касались слѣдующихъ предметовъ: морской артиллеріи, пароходной механики, физической географіи, астрономіи, корабельной архитектуры, морскаго международнаго права, миннаго дѣла, метеорологіи, морской исторіи, русской и иностранной, и морской тактики. Но, кромѣ

*

того, были лекціи о судопроизводствѣ, развитіи санитарнаго дѣла, физіологіи, русской литературѣ, педагогикѣ примѣнительно къ обученію рекрутъ и дѣтей, статистики, минералогіи и о разныхъ событіяхъ дня, интересующихъ морское общество: объ экспедиціи Норденшильда, гибели англійскаго броненоснаго фрегата «Вангардъ», прохожденіи Венеры передъ дискомъ солнца и проч. Въ Николаевѣ читались: практическая астрономія, минное дѣло, метеорологія, русская морская исторія, анатомія и физіологія. Къ чтенію всѣхъ этихъ лекцій были приглашаемы профессоры и лица извѣстныя своими знаніями по той спеціальности, о которой читалась лекція.

Библіотека морскаго министерства и морской музей.

Въ заключеніе надлежитъ еще сказать о двухъ учрежденіяхъ, находящихся въ Петербургѣ въ зданіи главнаго адмиралтейства, имѣющихъ также для морскаго общества образовательное значеніе: о морскомъ музеѣ и библіотекѣ морскаго министерства.

Начатки этихъ учрежденій относятся еще ко временамъ Петра Великаго и они долгое время существовали совмѣстно. Державный Основатель нашего флота, въ своемъ регламентѣ между прочимъ постановилъ: всѣ пріобрѣтаемыя книги, модели, чертежи и другія вещи, относящіяся до морскаго искусства, хранить при адмиралтействъ-коллегіи. Какимъ образомъ это постановленіе было исполняемо до 1805 года,— трудно изложить въ послѣдовательности. Но въ 1805 году, по иниціативѣ морскаго министра адмирала Чичагова, состоялся Высочайшій указъ объ учрежденіи

при адмиралтейскомъ департаментѣ морскаго музея. При энергичномъ участіи адм. Чичагова, возникшій музей быстро пополнился коллекціями разнообразныхъ предметовъ и книгъ, имѣвшихъ отчасти прямой связи съ морскими спеціальностями. Между моделями судовъ, машинъ, находились окаменѣлости, древнія медали, раковины, а также одежда и оружіе дикихъ народовъ, доставленныя изъ кругосвѣтныхъ плаваній Лисянскимъ, Крузенштерномъ, Литке, Беллинсгаузеномъ, Лазаревымъ и другими нашими моряками. Собраніе же книгъ, въ томъ же 1805 году, весьма много пополнилось покупкою въ Копенгагенѣ, отъ извѣстнаго датскаго ученаго графа Бернсдорфа, нѣсколькихъ тысячъ томовъ, въ томъ числѣ на языкахъ греческомъ, латинскомъ, еврейскомъ, халдейскомъ и арабскомъ. По содержанію своему, книги эти, весьма цѣнныя и рѣдкія, принадлежали преимущественно къ разряду наукъ историческихъ, затѣмъ слѣдовали отдѣлы наукъ богословскихъ, юридическихъ, политическихъ, дипломатическихъ, географическихъ, философскихъ и медицинскихъ; встрѣчались между ними также сочиненія по отдѣлу изящной словесности, художествъ, естествознанія и, наконецъ, самое послѣднее мѣсто занималъ отдѣлъ путешествій; книгъ же морскихъ вовсе не было.

Этотъ, столь разнообразный по своему составу, музей никогда не достигалъ надлежащаго устройства. Причина этому была двоякая: во первыхъ, при учрежденіи музея не было составлено опредѣленной про-

граммы для тѣхъ статей, которыя могли входить въ составъ его, а потому въ скоромъ времени въ немъ сосредоточились самые разнообразные предметы, не имѣвшіе никакого отношенія къ морской спеціальности; во вторыхъ, съ самаго начала въ управленіи музея открылась крайняя неурядица. Завѣдываніе музеемъ переходило отъ одного лица къ другому, безъ сдачи хранившихся вещей и книгъ. Имущество этого хранилища находилось до такой степени безъ надзора, что для побужденія одного изъ директоровъ къ надлежащей дѣятельности, адмиралтейскій департаментъ предписалъ даже производить ему только половинное жалованье. Въ 1825 году, начальникъ морскаго штаба вице-адм. Моллеръ доложилъ Государю Императору, что силы и свѣдѣнія одного человѣка недостаточны для наблюденія за такимъ разнообразнымъ музеемъ, и просилъ разрѣшенія раздѣлить его на четыре части: а) заключающую въ себѣ морскія карты и атласы, б) библіотеку, в) натуральный кабинетъ и г) модель-камеру. На это послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе, и каждая изъ этихъ частей была передана въ завѣдываніе отдѣльному лицу. Но адмиралтейскій музей въ этомъ видѣ существовалъ не болѣе 3-хъ лѣтъ. Въ 1827 году, для освобожденія мѣста подъ помѣщеніе гидрографическому депо, испрошено было Высочайшее повелѣніе раздать вещи, находящіяся въ музеѣ въ различныя вѣдомства. Кабинетъ натуральной исторіи, монеты, оружіе дикихъ народовъ, ихъ одежда и проч., были переданы въ акаде-

мію наукъ; экономическія модели—въ вольное экономическое общество; портреты россійскихъ адмираловъ, картины и скульптурныя модели судовъ—въ морской корпусъ. Оставлены только модель-камера и вещи, современныя Петру Великому, или ему принадлежавшія. «Сіи вещи, кажется, не слѣдовало бы отпускать изъ вѣдомства адмиралтейства, но пріискать имъ приличное мѣсто для сбереженія и храненія». говоритъ въ своемъ рапортѣ директоръ гидрографическаго депо. Вещи эти дѣйствительно были оставлены въ морскомъ министерствѣ, но соотвѣтственнаго мѣста для сбереженія ихъ отыскано не было. Модель-камера помѣщалась на дворѣ зданія главнаго адмиралтейства въ тѣсномъ неудобномъ помѣщеніи; вещи же, принадлежавшія Великому Основателю флота, были помѣщены въ залѣ адмиралтействъ-совѣта, не обезпеченныя въ отношеніи разрушительнаго вліянія времени. Такъ модель, сдѣланная собственноручно Императоромъ Петромъ Великимъ, стояла на окнѣ, ничѣмъ не прикрытая; штандартъ, подъ которымъ онъ плавалъ, помѣщался въ той же комнатѣ въ углу за шкафомъ.

Въ 1864 году морское министерство подняло вопросъ о возобновленіи морскаго музея, по программѣ уже строго ограниченной морскою спеціальностью, такъ чтобы музей могъ принимать и хранить только предметы, имѣющіе историческое значеніе для флота, модели воспныхъ и коммерческихъ судовъ, съ образцами всѣхъ вообще предметовъ, входящихъ въ постройку, вооруженіе и снабженіе судовъ съ ихъ командами, и

модели прежнихъ и современныхъ портовыхъ сооруженій. Въ 1867 году это предположеніе получило осуществленіе. По новому положенію объ управленіи морскимъ вѣдомствомъ, модель-камера была переименована въ морской музей съ вышеизложенною программою. Начальнику музея поручено обратиться въ портовыя хранилища и учрежденія морскаго министерства для собранія предметовъ, подлежащихъ храненію въ музеѣ, и кромѣ того пригласить чрезъ публикацію частныхъ лицъ къ пожертвованіямъ въ морской музей находящихся въ ихъ рукахъ вещей, имѣющихъ историческій или научный интересъ для морскаго дѣла. Затѣмъ къ морскому музею присоединены: 1) кронштадтская модель-камера, переименованная въ отдѣленіе морскаго музея, гдѣ назначено выставлять только тѣ модели и морскіе предметы, которые, по своей новизнѣ и современному примѣненію ихъ къ дѣйствительной службѣ, могутъ принести пользу морскимъ офицерамъ; 2) модельная мастерская, которая должна приготовлять модели по разнымъ отраслямъ морской спеціальности, и 3) устроенъ центральный магазинъ, гдѣ сосредоточиваются дѣйствующіе образцы по снабженію судовъ различными предметами и по обмундированію судовыхъ командъ.

Образованный на этихъ основаніяхъ морской музей помѣщается въ зданіи главнаго адмиралтейства и въ настоящее время заключаетъ въ себѣ предметы по слѣдующимъ отдѣламъ: по исторіи флота, кораблестроенію, артиллеріи, судовымъ механизмамъ, мор-

скимъ строительнымъ сооруженіямъ, купеческому судоходству, морской гигіенѣ, по спасательнымъ средствамъ на морѣ, образцы по снабженію судовъ и по обмундированію командъ. Общее число предметовъ по всѣмъ этимъ отдѣламъ достигаетъ въ настоящее время до 4,312. Для обозрѣнія публикою собранныхъ въ морскомъ музеѣ коллекцій назначены три дня въ недѣлю, изъ коихъ одинъ день воскресный. Число посѣтителей въ годъ доходитъ до 30,000 человѣкъ.

Въ 1825 году, одновременно съ упраздненіемъ морскаго музея, библіотека была пересмотрѣна и переведена въ гидрографическій департаментъ. Въ 1850 годахъ продано изъ нея значительное количество древнихъ книгъ, и затѣмъ, въ 1860 году, весь отдѣлъ богословія переданъ даромъ московской публичной библіотекѣ. Въ 1860 году, при преобразованіи морскаго министерства, библіотека перешла въ вѣдѣніе морскаго ученаго комитета.

Съ переходомъ библіотеки къ ученому комитету началось очищеніе ея отъ чуждыхъ ей спеціальностей и пополненіе книгами преимущественно по отдѣламъ морскихъ наукъ, путешествій, исторіи и другимъ, близко соприкасающимся къ морскому дѣлу. Въ настоящее время библіотека, хотя и заключаетъ въ себѣ еще значительное количество прежнихъ случайно попавшихъ книгъ, не морскихъ, но пополняется исключительно книгами по разнымъ отраслямъ морскихъ знаній.

Имѣя въ 1855 году 12,470 сочиненій въ 33,908 томахъ, въ настоящее время библіотека вмѣщаетъ въ себѣ около 18,000 сочиненій, составляющихъ почти 53,000 томовъ. Каталогъ библіотеки изданъ въ 1862 году въ двухъ частяхъ: русской и иностранной. Дополнительный каталогъ послѣдующихъ пріобрѣтеній приготовленъ къ печати и вскорѣ будетъ изданъ также въ 2 частяхъ.

На основаніи утвержденныхъ правилъ, всѣ морскіе офицеры, проживающіе въ Петербургѣ, имѣютъ право пользоваться книгами для занятій какъ въ самой библіотекѣ, такъ и полученіемъ на домъ на извѣстный срокъ.

# ГЛАВА VII.

## МѢРЫ КЪ УСТРОЙСТВУ БЫТА МОРСКИХЪ НИЖНИХЪ ЧИНОВЪ.

Въ бытѣ морскихъ нижнихъ чиновъ въ описываемый періодъ было сдѣлано весьма много самыхъ существенныхъ улучшеній, которыя касаются какъ служебнаго положенія матроса, такъ его работы, помѣщенія, одежды, пищи, умственнаго развитія и призрѣнія.

### *1) Измѣненіе въ служебномъ положеніи матроса.*

Сроки службы.

Въ 1855 году срокъ службы матроса продолжался 25 лѣтъ. Въ послѣдующіе годы срокъ этотъ сокращался такимъ образомъ:

| | | | |
|---|---|---|---|
| въ 1857 году: | для гвардейскаго экипажа . | 20 | лѣтъ |
| | для прочихъ экипажей . . | 22 | года |
| — 1859 — | для вновь поступившихъ на службу . . . . . | 14 | лѣтъ |
| | для поступившихъ ранѣе— сокращенъ до. . . . . | 20 | — |

| | | |
|---|---|---|
| въ 1869 | году: . . . . . | 15 (*) лѣтъ, |
| — 1874 | — общій срокъ службы опредѣленъ. . . . | въ 10 лѣтъ, |
| | но изъ нихъ на дѣйствительной службѣ только.. | 7 — 6 — 5 — или 3 года. |

смотря по преимуществамъ, коими пользуется служащій; остальное же время до 10 лѣтняго срока обязательной службы проводится въ запасѣ.

Что касается увольненія нижнихъ чиновъ въ отпуски, то, по дѣйствовавшему до 1869 года положенію, не было установлено, для пребыванія нижнихъ чиновъ въ командахъ, срока, по истеченіи котораго они имѣли бы право на увольненіе въ отпускъ; посему срокъ такого увольненія обусловливался не правомъ, установленнымъ въ законѣ, но различными административными соображеніями. Тоже самое должно сказать и о призывѣ на службу уволенныхъ: не было опредѣлено по какимъ случаямъ они могли призываться на службу, и люди призывались административными распоряженіями, по мѣрѣ надобности. Положеніемъ, Высочайше утвержденнымъ 3 февраля 1869 года, установленъ 5 лѣтній безсрочный отпускъ, послѣ

(*) Увеличеніе срока службы матроса въ этомъ году объясняется необходимостью сравнять его съ срокомъ, назначеннымъ для нижнихъ чиновъ сухопутныхъ войскъ.

10 лѣтняго пребыванія въ командахъ, и уволенные въ безсрочный отпускъ, до истеченія срока послѣдняго, т. е. до выхода въ отставку, могли быть призываемы на службу только по случаю военныхъ дѣйствій. Сокращеніе сроковъ службы съ 7-ми на 6 лѣтъ, 5 лѣтъ и даже 3 года опредѣлено уставомъ общей воинской повинности и находится въ зависимости отъ правъ по образованію или отъ воинской подготовки.

Жалованье нижнихъ чиновъ.

Въ 1856 году денежное содержаніе нижнихъ чиновъ было слѣдующее:

| | Въ годъ | |
|---|---|---|
| | Въ гвардейск. экипажѣ. | Во флотск. экипажахъ. |
| боцмана . . . . . | 27 р. 45 к. | 16 р. 80 к. |
| унтеръ-офицера, квартирмейстера . . . . . | 16 — 20 — | 6 — 90 — |
| матроса 1 статьи. . . | 6 — 45 — | 3 — 75 — |
| — 2 — . . . | 4 — 5 — | 2 — 85 — |
| деньщика . . . . . | 2 — 10 — | 2 — 10 — |

Въ 1870 году жалованье это было увеличено до слѣдующихъ размѣровъ:

| | Въ портахъ Балт., Черномор. и Архан. | Въ портахъ Каспійскомъ и Сибирскихъ. |
|---|---|---|
| боцмана . . . . . | 72 р. | 90 р. |
| унтеръ-офицера, квартирмейстера . . . . . | 18 — | 20 — 70 к. |
| матроса 1 статьи. . . | 8 — 10 к. | 9 — 90 — |
| — 2 — . . . | 6 — 30 — | 8 — 10 — |

Въ видахъ пріобрѣтенія для флота опытныхъ и

знающихъ унтеръ-офицеровъ составлены были, Высочайше утвержденныя 20 апрѣля 1870 года, правила о порядкѣ производства нижнихъ чиновъ въ унтеръ-офицерское званіе. Этими правилами для полученія унтеръ-офицерскаго званія требовалось: 1) совершенное знаніе порядка службы; 2) аттестація въ хорошемъ и трезвомъ поведеніи; 3) выслуга въ званіи матроса или рядоваго по крайнѣй мѣрѣ трехъ лѣтъ и 4) для нѣкоторыхъ званій,—выдержаніе экзамена.

Съ сокращеніемъ общаго срока службы по уставу о воинской повинности, были изданы на этотъ предметъ новыя правила, Высочайше утвержденныя 15 декабря 1875 года, коими прежнія правила нѣсколько измѣнены, а именно: срокъ выслуги въ рядовомъ званіи, требуемый для производства въ унтеръ-офицеры, понижент съ трехъ лѣтъ на два, на одинъ и даже до 6-ти мѣсяцевъ, причемъ для производства въ строевыя унтеръ-офицерскія званія, независимо экзамена, требуется бытность не менѣе одного лѣта въ плаваніи.

Этими же правилами строевымъ унтеръ-офицерамъ предоставлено право производства по экзамену въ чинъ прапорщика, а нестроевымъ въ первый классный чинъ, но не иначе какъ на имѣющіяся вакансіи.

При существованіи короткаго срока дѣйствительной службы, образованіе хорошаго унтеръ-офицера, по сложности и важности лежащихъ на немъ обязанностей, достигается, по большей части, къ концу этого срока. Въ видахъ удержанія на вторичной службѣ опытныхъ и знающихъ унтеръ-офицеровъ, прибав-

лился, къ получаемому имп жалованью, за первое трехлѣтіе вторичной службы годовой окладъ, за второе трехлѣтіе—полуторный, и затѣмъ двойной, и самая пенсія при отставкѣ высчитывалась съ получаемаго имп послѣдняго жалованья. Но, по незначительности размѣра самаго жалованья, мѣра эта не могла служить достаточнымъ средствомъ къ удержанію людей на вторичной службѣ, даже послѣ возвышенія въ 1870 году жалованья унтеръ-офицера съ 17 руб. въ годъ до 72 р. Вслѣдствіе сего, два раза, въ 1875 и 1878 годахъ, были испрашиваемы преимущества унтеръ-офицерамъ и рядовымъ, остающимся на вторичную службу. Первымъ изъ этихъ положеній, Высочайше утвержденнымъ 24 ноября 1875 года, сверхсрочно служащимъ предоставлено добавочное жалованье: боцманамъ—по 120 р., унтеръ-офицерамъ—по 84 р. и рядовымъ—по 48 р. въ годъ, и кромѣ того внѣшнія отличія: унтеръ-офицерамъ серебряные и золотые шевроны и медали на анненской лентѣ съ надписью «за усердіе», для ношенія на груди и на шеѣ, а рядовымъ нашивка изъ желтой тесьмы. Вторымъ постановленіемъ, Высочайше утвержденнымъ 4 апрѣля 1878 года, за сверхсрочную службу дарованы еще слѣдующія преимущества:

1) пробывшимъ на сверхсрочной службѣ не менѣе 5 лѣтъ и снабженнымъ при увольненіи отъ нея рекомендательными свидѣтельствами, предоставляется право на занятіе въ морскомъ и гражданскомъ вѣдомствахъ замѣщаемыхъ по вольному найму должностей;

2) унтеръ-офицерамъ, получающимъ добавочное жалованье и пробывшимъ на сверхсрочной службѣ 10 лѣтъ, назначается при отставкѣ въ единовременное пособіе 250 р., а пробывшимъ на сверхсрочной службѣ 19 лѣтъ—пенсія по 96 р. въ годъ, или взамѣнъ ея единовременное пособіе въ размѣрѣ 1000 руб. Для раненыхъ и получившихъ увѣчья на службѣ, первый изъ этихъ сроковъ сокращенъ до 7-ми, а второй—до 14 лѣтъ.

и 3) въ случаѣ смерти сверхсрочныхъ унтеръ-офицеровъ, слѣдовавшія имъ на изложенномъ выше основаніи пенсіи переходятъ къ ихъ вдовамъ въ размѣрѣ 36 р. въ годъ.

### *2) Измѣненіе служебнаго труда морскихъ нижнихъ чиновъ.*

Вліяніе свойства работъ на бытъ матроса.

На состояніе здоровья человѣка вообще, а тѣмъ болѣе на человѣка, состоящаго въ обязательныхъ отношеніяхъ, кромѣ помѣщенія, пищи и одежды, самое существенное вліяніе оказываетъ свойство работы. По отношенію къ служебному труду между матросомъ 1855 и матросомъ 1879 года существуетъ огромная разница. Двадцать пять лѣтъ тому назадъ морской служебный трудъ имѣлъ въ сущности характеръ валовой работы. Особыхъ должностей, требовавшихъ познаній и осмысленной практики, было для матросовъ самое ограниченное число. Еще въ большей степени этимъ характеромъ отличался трудъ нестрое-

выхъ. Несложность служебныхъ работъ, лежащихъ на морскихъ нижнихъ чинахъ, какъ во флотскихъ, такъ и въ другихъ экипажахъ и командахъ, позволяли смотрѣть на матроса или рядоваго какъ на весьма малостоющую рабочую единицу, пріобрѣтающую значеніе только въ общей массѣ. Поэтому лишь развитіе эпидемій въ крупныхъ размѣрахъ могло заставить начальствующихъ лицъ заняться изслѣдованіемъ причинъ возникновенія и распространенія какой либо повальной болѣзни. Причины эти, конечно, при разностороннемъ обслѣдованіи не трудно было открыть, и въ многочисленныхъ запискахъ, составленныхъ по поводу распространенія тифовъ и цынги, излагаемы были со всею подробностію недостатки въ содержаніи морскихъ нижнихъ чиновъ, служившіе настоящимъ источникомъ распространенія эпидемій. Но какъ ни легко было отыскать источникъ зла, уничтоженіе его всегда представлялось крайне труднымъ, почти невозможнымъ дѣломъ, потому что вопросъ состоялъ въ измѣненіи всѣхъ условій быта матроса. Въ описываемый періодъ весь бытъ этотъ мало по малу измѣнился и произошли коренныя перемѣны не только въ продовольствіи, одѣяніи и помѣщеніи матроса на берегу и на судахъ, но и свойствѣ его служебной работы. Въ настоящее время, каждый поступающій на флотъ матросъ подготовляется постояннымъ развитіемъ физическихъ и умственныхъ силъ къ занятію должности, требующей всегда осмысленнаго пониманія своихъ служебныхъ обязанностей. По поступленіи на службу,

новобранецъ обучается гимнастическимъ пріемамъ и фронтовой службѣ; засимъ слѣдуетъ ученіе на мачтѣ и при орудіяхъ. Матросы поступаютъ, смотря по способности, въ школы: сигнальщиковъ, рулевыхъ, комендоровъ, минеровъ. На судахъ продолжается артиллерійское ученіе и производится десантное и парусное ученія. Сверхъ сего новобранецъ, не получившій никакого школьнаго образованія, обучается грамотѣ, такъ какъ все дальнѣйшее продолженіе его службы почти немыслимо безъ книжныхъ учебныхъ пособій. Тоже самое относится и до машинной команды. Охраненіе здоровья каждаго матроса или, лучше сказать, судовая и береговая гигіена не составляютъ уже какъ бы спеціальнаго занятія врача; она сдѣлалась достояніемъ каждаго образованнаго офицера.

Ненужность валовыхъ работъ матроса.

Въ предыдущихъ главахъ «Обзора» уже были изложены мѣры, принятыя морскимъ министерствомъ къ тому, чтобы ограничить служебную дѣятельность нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства одною военно-морскою службою въ строгомъ смыслѣ этого слова. Замѣна матроса-рабочаго и деньщика вольнонаемнымъ дала возможность значительно сократить число нижнихъ чиновъ во флотѣ; постоянныя морскія плаванія образовали морской духъ командъ; цѣлый рядъ мѣръ, имѣвшихъ цѣлію возвышеніе нравственнаго духа нижнихъ чиновъ, поднялъ званіе матроса выше прежняго, но свойство самой морской службы не дало морскому министерству возможности освободить совершенно матроса отъ работы, имѣющей только значеніе работы

простаго чернорабочаго. Такъ называемыя «валовыя» работы остались у насъ въ портахъ и адмиралтействахъ, хотя и несравненно въ меньшихъ размѣрахъ чѣмъ прежде, и едва ли когда либо вовсе исчезнутъ. Въ заботливости своей о сохраненіи здоровья нижнихъ чиновъ, высшее морское управленіе одно время имѣло въ виду издать постановленіе о совершенномъ и безусловномъ воспрещеніи употребленія матросовъ на валовыя работы, а Флота генералъ-штабъ-докторъ шелъ даже далѣе, и предлагалъ, при распредѣленіи морскихъ нижнихъ чиновъ къ различнымъ занятіямъ, дѣлать строгій выборъ людей и опредѣлять каждаго къ такой работѣ, къ которой онъ по сложенію своему наиболѣе способенъ. Но обѣ такія мѣры оказались непрактичными. Дѣйствительно, когда судно находится въ портѣ, весьма трудно сдѣлать разграниченіе, гдѣ оканчиваются судовыя обязанности команды его и гдѣ начинаются обязанности порта съ его вольнонаемными рабочими. Совершенное и безусловное воспрещеніе употреблять матросовъ на валовыя работы, поставило бы иногда портовыя управленія въ большое затрудненіе. Въ портахъ и адмиралтействахъ часто случаются экстренныя работы, требующія весьма быстраго исполненія. Совершенно естественно обращаться въ такихъ случаяхъ къ содѣйствію матросовъ, которые по возвращеніи изъ плаванія всегда имѣютъ достаточно свободнаго времени отъ исполненія прямыхъ своихъ служебныхъ обязанностей. Съ другой стороны, разцѣнка способностей каждаго матроса по работамъ,

*

безусловная, а не въ исключительныхъ только случаяхъ, нарушила бы основныя требованія службы на морѣ. Какъ во всякомъ дѣлѣ, такъ и въ этомъ, крайности всегда вредны, и какъ далекъ былъ отъ истины взглядъ прежнихъ дѣятелей, видѣвшихъ въ матросѣ лишь весьма малостоющую рабочую силу, пріобрѣтающую значеніе только въ общей массѣ, такъ далекъ онъ и отъ противуположной крайности, будто бы каждый человѣкъ родится представителемъ той или другой спеціальности. Потому, не отмѣняя валовыхъ работъ, морское министерство принимало лишь мѣры къ тому, чтобы употребленіе на нихъ командъ не доходило до излишества, чтобы работы соединены были для командъ съ возможною матеріальною выгодою и чтобы не имѣли вреднаго вліянія на здоровье нижнихъ чиновъ.

Мѣры къ облегченію валовыхъ работъ.

Изнурительныя въ прежнее время валовыя работы матроса не только ограничены размѣромъ дѣйствительной необходимости, какъ на суднѣ, такъ и въ портѣ, не только облегчены, гдѣ представлялась къ этому малѣйшая возможность, паровою и лошадиною силою и разными механическими приспособленіями, но и обставлены, въ отношеніи одежды, пищи и соблюденія гигіеническихъ условій, такими мѣрами, о которыхъ въ прежнее время не было и понятія. Живымъ доказательствомъ тому служатъ, какъ многочисленные приказы начальствующихъ лицъ, свидѣтельствующіе о заботливости ихъ къ сохраненію здоровья ввѣренныхъ имъ командъ, приказы, имѣющіе

въ виду предупрежденіе болѣзней и пресѣченіе ихъ источниковъ, основанные на изученіи быта нижнихъ чиновъ на судахъ различнаго рода и при исполненіи ими различныхъ спеціальныхъ обязанностей, такъ и цѣлый рядъ мѣръ, касающихся улучшенія помѣщенія, одежды и пищи матросовъ. Вмѣстѣ съ этимъ морское министерство старалось устранить изъ состава командъ всѣхъ тѣхъ лицъ, которыя, по своему сложенію, не имѣли достаточныхъ силъ для перенесенія трудностей морской службы, и потому приносили мало пользы флоту, а между тѣмъ могли, при перемѣнѣ занятій, обстановки и климата, возвратить свое здоровье или по крайней мѣрѣ продолжить свою жизнь.

Зачисленіе въ неспособные

Особенно значительно число лицъ такого рода было въ первые годы описываемаго періода, когда дослуживали еще свои сроки люди, принятые по наборамъ 50-хъ годовъ, безъ строгаго вниманія къ ихъ тѣлесному развитію и здоровью. Одержимыхъ болѣзнями, леченіе которыхъ требуетъ не малаго времени, дозволено было тогда же увольнять для поправленія здоровья въ продолжительные домовые отпуски. Но этой мѣры оказалось недостаточно. Освидѣтельствованіе, произведенное въ 1864 году особою коммисіею, показало, что по одному кронштадтскому порту имѣется 802 человѣка неспособныхъ къ продолженію службы, но изъ нихъ 420 не подходили подъ правила о неспособныхъ нижнихъ чинахъ. Эти 800 человѣкъ представляли собою постоянныхъ посѣтителей госпиталя, а потому

всѣхъ ихъ рѣшено было перечислить въ разрядъ неспособныхъ.

По изданному въ томъ же 1864 году положенію о неспособныхъ къ службѣ, нижніе чины раздѣлены на три статьи, причемъ зачислявшимся во 2 статью давались отпуски для поправленія здоровья на срокъ до трехъ лѣтъ, а неспособныхъ 3 статьи увольняли вовсе отъ службы, ранѣе выслуги опредѣленныхъ для отставки сроковъ.

По изданіи устава о всеобщей воинской повинности, взамѣнъ существовавшаго положенія о неспособныхъ, изданы въ 1876 году временныя правила «для пере-«численія строевыхъ нижнихъ чиновъ, по болѣзнямъ и «тѣлеснымъ недостаткамъ, на нестроевыя должности и «для увольненія вообще нижнихъ чиновъ, по разстроен-«ному здоровью, въ отпускъ и вовсе отъ службы».

Главныя основанія этихъ правилъ слѣдующія:

1) Строевые нижніе чины, признанные по болѣзнямъ и тѣлеснымъ недостаткамъ несоотвѣтствующими службѣ въ судовыхъ командахъ, но могущіе исполнять нестроевыя обязанности, назначаются на нестроевыя должности въ своихъ командахъ и въ нестроевыя роты флотскихъ экипажей. Вольноопредѣляющіеся же и поступившіе на службу по жребію съ правами 1-го и 2-го разряда, если сдѣлаются впослѣдствіи неспособными къ продолженію службы въ судовыхъ командахъ, увольняются вовсе отъ службы, съ выдачею свидѣтельствъ о выполненіи воинской повинности.

2) Нижніе чины, нуждающіеся во временномъ освобожденіи отъ службы для поправленія здоровья, увольняются въ отпускъ на срокъ не свыше двухъ лѣтъ, сообразно времени потребному для возстановленія силъ.

3) Состоящіе на дѣйствительной службѣ нижніе чины, признанные, по болѣзни или увѣчью, совершенно неспособными какъ къ строевой, такъ и къ нестроевой службѣ, увольняются вовсе отъ оной, съ выдачею свидѣтельства о выполненіи воинской повинности.

Заработныя деньги нижнихъ чиновъ.

Заработныя деньги, производимыя нижнимъ чинамъ за вооруженіе и разруженіе судовъ, неприписанныхъ къ экипажамъ, и за другія работы, производимыя въ портахъ, къ сожалѣнію до сихъ поръ очень незначительны: въ будничные дни рядовымъ по 3 коп., унтеръ-офицерамъ по $4^1/_2$ коп., въ праздничные дни рядовымъ по 6 коп., унтеръ-офицерамъ по 9 коп. въ день. Только для разныхъ спеціальныхъ работъ адмиралтействъ-совѣтомъ дѣлались исключенія и назначались заработныя деньги въ высшемъ размѣрѣ. Такъ, нижнимъ чинамъ, состоящимъ при коммисіи морскихъ артиллерійскихъ опытовъ, размѣръ заработныхъ денегъ назначенъ 16 коп.; нижнимъ чинамъ изъ судовыхъ командъ, посылаемымъ въ различныя мастерскія и на заводы для образованія изъ нихъ мастеровыхъ на судахъ флота,—отъ 15 до 25 коп.; наконецъ нижнимъ чинамъ, работающимъ въ минныхъ мастерскихъ—до 40 коп. въ день.

### *3) Улучшеніе казарменныхъ помѣщеній и казарменнаго быта нижнихъ чиновъ.*

Неудовлетворительность казарменныхъ помѣщеній прежняго времени.

До сихъ еще поръ слово «казарма» въ разговорномъ языкѣ употребляется какъ синонимъ крайне неудобнаго и недомовитаго помѣщенія, и нельзя не признать, что въ такой характеристикѣ помѣщеній нижнихъ чиновъ заключается много правды. Казармы въ нашихъ портахъ построены въ давнее время, когда мало обращали вниманія на гигіеническія требованія, а также не принимались въ расчетъ потребности и условія самаго быта нижнихъ чиновъ. Уже въ 1855 году, Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ обратилъ на этотъ предметъ свое вниманіе. Произведенное съ этою цѣлію изслѣдованіе быта нижнихъ чиновъ, въ особенности семейныхъ, представило безотрадную картину домашняго быта матросовъ и ихъ семействъ. Большею частью сырыя, холодныя, худо-освѣщаемыя и отопляемыя, безъ всякихъ хозяйственныхъ удобствъ и приспособленій,—матросскія казармы представляли самыя неудобныя для житья и вредныя для здоровья помѣщенія.

Для холостыхъ матросовъ въ казармахъ устраивались нары, на которыхъ они должны были спать рядомъ, другъ возлѣ друга, безъ промежутковъ; подъ нарами же въ ящикахъ и чемоданахъ хранилось обыкновенно все ихъ имущество. Стѣсняя внутреннее пространство помѣщеній, нары препятствовали сво-

бодному провѣтриванію казармы и, кромѣ того, мѣшали соблюденію необходимой чистоты. Женатымъ же нижнимъ чинамъ отводились однѣ лишь голыя стѣны, и вся бѣдная и незатѣйливая обстановка ихъ жизни принадлежала имъ самимъ. Размѣщеніе людей въ казармахъ производилось вопреки самымъ элементарнымъ понятіямъ о просторѣ, а слѣдовательно о чистотѣ и опрятности; квадратное содержаніе помѣщеній часто не принималось въ соображеніе при размѣщеніи числа людей. Въ казармахъ семейныхъ паръ не было, но были кровати, размѣщенныя такъ, что между ними оставался лишь небольшой проходъ; кровати же устраивались съ деревянными шатрами, съ которыхъ свѣшивались полога, и въ этомъ небольшомъ пространствѣ должна была помѣщаться семья, иногда въ нѣсколько человѣкъ.

При такомъ тѣсномъ помѣщеніи, конечно, не могло быть рѣчи о чистотѣ и опрятности; воздухъ, не имѣя свободнаго протока по всей комнатѣ, былъ удушливъ и едва годенъ для дыханія. Не могло быть также рѣчи о взаимной пристойности живущихъ; при сожительствѣ въ самомъ близкомъ соприкосновеніи нѣсколькихъ семействъ, въ числѣ которыхъ были и взрослыя и дѣти и грудные младенцы, живущіе утрачивали даже чувство стыдливости и скромности.

Улучшеніе казарменнаго быта нижнихъ чиновъ.

Какъ ни неудовлетворительны были казарменныя помѣщенія, какъ ни настоятельна была замѣна ихъ новыми, приспособленными къ требованіямъ гигіены, морское министерство не могло и думать о постройкѣ

во всѣхъ портахъ новыхъ казарменныхъ зданій по громадности тѣхъ издержекъ, которыя вызвало бы подобное предпріятіе, особенно въ виду многочисленности командъ того времени. Морское министерство вынуждено было ограничиться только принятіемъ возможныхъ мѣръ къ улучшенію казарменнаго быта чрезъ болѣе просторное размѣщеніе нижнихъ чиновъ, исправленіе старыхъ казарменныхъ зданій и посредствомъ введенія различныхъ улучшеній въ существующихъ казармахъ.

Уменьшеніе числа наличныхъ чиновъ, чрезъ упраздненіе нестроевыхъ командъ, чрезвычайно много облегчило морскому управленію выполненіе этой задачи; но оно не считало себя въ правѣ ожидать того времени, когда окажется возможнымъ произвести эти сокращенія въ числѣ людей, и въ самомъ началѣ описываемаго періода приступило къ болѣе просторному размѣщенію нижнихъ чиновъ, чрезъ наемъ частныхъ домовъ подъ ихъ помѣщеніе, и чрезъ выдачу семейнымъ чинамъ денегъ на наемъ вольныхъ квартиръ. Между тѣмъ цѣлый рядъ мѣръ, принимаемыхъ къ лучшему устройству береговыхъ помѣщеній матроса, очень много улучшилъ ихъ безъ большихъ денежныхъ затратъ. Прежде всего обращено было должное вниманіе на постоянную дезинфекцію, какъ самыхъ казармъ, такъ и всѣхъ мѣстъ при нихъ, служащихъ источникомъ гніенія продуктовъ, а равно на чистое содержаніе дворовъ, прачешныхъ и всѣхъ вообще хозяйственныхъ службъ при казарменныхъ по-

мѣщеніяхъ. Казармы постепенно капитально ремонтировались, и при этомъ дѣлались въ зданіяхъ всѣ возможныя приспособленія къ улучшенію быта нижнихъ чиновъ. Такимъ образомъ, во всѣхъ казармахъ устраненъ одинъ изъ главнѣйшихъ недостатковъ устройствомъ теплыхъ отхожихъ мѣстъ, вмѣсто деревянныхъ холодныхъ помѣщеній, находившихся обыкновенно въ отдаленіи на дворѣ и служившихъ источникомъ простудъ. Теперь эти мѣста помѣщаются въ теплыхъ каменныхъ пристройкахъ, соединенныхъ съ казармами коридорами и снабженныхъ особыми печами, при посредствѣ которыхъ поддерживается постоянная тяга воздуха. По мѣрѣ возможности, устроены въ казармахъ просторныя кухни со столовыми, хлѣбопекарнями и кладовыми для провіанта. Въ нѣкоторыхъ казармахъ устроены паровыя прачешныя съ сушильнями при нихъ, въ которыхъ сушка бѣлья производится паромъ. При каждой изъ прачешныхъ имѣется особое небольшое помѣщеніе, въ которомъ установленъ паровой самоваръ для пользованія кипяткомъ. Во всѣхъ почти казармахъ устроенъ особый теплый умывальникъ.

Вентиляція, отопленіе и освѣщеніе.

Что касается до самыхъ помѣщеній нижнихъ чиновъ, то во всѣхъ казармахъ кубическое содержаніе воздуха превышаетъ теперь положенную закономъ норму въ $1^1/_2$ куб. сажени на человѣка. Казармы хорошо вентилируются. Хотя отопленіе ихъ производится преимущественно обыкновенными печами, но послѣднія устроены такъ, что послѣ топки могутъ

быть разобщаемы отъ дымовыхъ трубъ, дабы пользоваться послѣдними для вентилированія помѣщеній, безъ потери тепла самихъ печей. Кромѣ того, для вентиляціи казармъ устроены камины и камельки, а въ переплетахъ оконъ—форточки съ металлическими сѣтками Муррея.

Въ прежнее время всѣ казармы освѣщались сальными свѣчами, которыя отпускались нижнимъ чинамъ въ размѣрѣ, приблизительно, одной свѣчки на 5 человѣкъ. Понятно, что при такомъ скудномъ освѣщеніи, въ длинные зимніе вечера, люди какъ бы поощрялись къ несвоевременному спанью или бездѣйствію и скукѣ. Кромѣ того, подсвѣчниковъ не отпускалось и люди сами должны были гнуть ихъ изъ какого нибудь кусочка желѣза или вправлять свѣчку въ бутылку.

Съ цѣлію улучшить освѣщеніе казармъ морское вѣдомство начало постепенно вводить въ казармахъ освѣщеніе минеральнымъ масломъ, а потомъ и газомъ. Еще въ 1861 году газовое освѣщеніе примѣнено было въ петербургскихъ казармахъ, а затѣмъ распространено съ 1870 года на всѣ кронштадтскія казармы.

Заведеніе кроватей и постелей.

Нары въ казармахъ постепенно уничтожались и замѣнялись желѣзными кроватями, со шкапиками для помѣщенія вещей, принадлежащихъ матросу.

Въ началѣ 1870-хъ годовъ приняты мѣры къ снабженію нижнихъ чиновъ постелями.

Въ прежнее время постели въ казармахъ заводились матросами на собственный свой счетъ. Обыкновенно,

въ первое время поступленія на службу, нижніе чины не имѣли вовсе постелей, такъ какъ единовременная затрата нѣсколькихъ рублей на обзаведеніе постелью, была не по средствамъ рекрутъ, а казенныхъ отпусковъ на это не полагалось. Впослѣдствіи, когда матросъ накоплялъ нѣсколько денегъ отъ вольныхъ работъ, онъ заводилъ и постель, но такъ какъ это производилось нижними чинами въ разное время, то и постели, имѣвшіяся въ командахъ, были самаго разнообразнаго качества и вида. Въ нѣкоторыхъ экипажахъ, какъ напримѣръ гвардейскомъ, который имѣлъ въ своемъ распоряженіи разныя экономическія средства, эта часть хозяйства была болѣе или менѣе въ удовлетворительномъ видѣ; но въ большинствѣ командъ постельныя принадлежности матросовъ были очень неудовлетворительны.

Составленныя въ министерствѣ предположенія о заведеніи для нижнихъ чиновъ однообразныхъ постелей, показали, что единовременный расходъ на заведеніе постелей въ казармахъ простирался бы до 175,000 руб., и что сверхъ сего потребуются ежегодные расходы на ремонтъ уже заведенныхъ вещей; посему министерство обратило вниманіе на постельныя вещи, заводимыя для судовъ. Эти судовыя постели, въ большинствѣ случаевъ, послѣ кратковременныхъ плаваній, оставались безъ употребленія въ судовыхъ магазинахъ, между тѣмъ какъ команды тѣхъ же судовъ, во время расположенія въ казармахъ, вовсе не имѣли постелей. Вслѣдствіе этого явилась мысль устроить

это дѣло такимъ образомъ, чтобы тѣ изъ постельныхъ вещей, которыя не требуютъ особеннаго приспособленія къ судовой жизни, могли служить какъ на судахъ, такъ и въ казармахъ.

На основаніи этихъ соображеній положено было: изъ числа постельныхъ вещей, какія имѣются на судахъ, одинъ только матрацъ составляетъ исключительную принадлежность судна; всѣ же прочія вещи одинаково должны употребляться и на судахъ и въ казармахъ; для казарменной жизни долженъ быть только особый матрацъ.

Съ уходомъ людей въ кампанію всѣ постельныя вещи, за исключеніемъ казарменнаго матраца, берутся нижними чинами на суда, а по окончаніи кампаніи поступаютъ обратно въ казармы.

Для постепеннаго заведенія постельныхъ вещей, а также для дальнѣйшаго поддержанія ихъ въ исправномъ видѣ, положено отпускать экипажамъ, ежегодно, ремонтныя деньги, по 2 рубля на человѣка, и кромѣ того, всѣ постельныя вещи, за исключеніемъ судоваго матраца, уже заведенныя для судовъ, переданы тѣмъ экипажамъ, къ которымъ суда эти приписаны. Судовые матрацы оставлены исключительной судовой принадлежностью, такъ какъ для судовъ они набиваются пробкой и имѣютъ особую форму, служа вмѣстѣ съ тѣмъ и спасательнымъ средствомъ. Совершенно пригодные для койки, они неудобны для казарменной кровати.

Кухонная посуда.

Въ 1871 году было устроено на болѣе раціональ-

ныхъ началахъ снабженіе казармъ кухонною посудою. До того времени посуда отпускалась въ двойномъ количествѣ для употребленія на судахъ и въ казармахъ. Для избѣжанія такого двойнаго отпуска, было составлено особое положеніе объ отпускѣ посуды, Высочайше утвержденное 16 августа 1871 года, и для однообразія утверждены были образцы такой посуды; для поддерживанія же ея въ постоянной исправности опредѣлено отпускать ежегодно ремонтныя деньги.

Улучшенія во вновь выстроенныхъ казармахъ.

Само собою разумѣется, что въ тѣхъ казармахъ, зданія для которыхъ воздвигнуты вновь, были соблюдаемы всѣ требованія удобнаго и гигіеническаго помѣщенія, и въ этомъ отношеніи новыя казармы, построенныя въ Бакинскомъ портѣ въ 1864 году, и въ особенности казармы гвардейскаго экипажа, въ Петербургѣ, оконченныя постройкою въ 1877 году, можно назвать замѣчательными сооруженіями въ своемъ родѣ.

Эти послѣднія казармы снабжены всѣми необходимыми удобствами и отличаются просторомъ въ размѣщеніи живущихъ, такъ что на каждаго человѣка приходится отъ 2-хъ до $2^1/_2$ куб. сажень воздуха; пневматическое отопленіе съ постоянною вентиляціею доставляетъ свѣжаго нагрѣтаго воздуха по 3 куб. сажени въ часъ на человѣка; въ казармахъ имѣется водопроводъ и газовое освѣщеніе. При казармѣ, въ отдѣльномъ помѣщеніи, устроена пекарня съ непрерывно дѣйствующею печью Викгорста.

Ограниченіе для

Но принимая всевозможныя мѣры къ улучшенію

нижнихъ чиновъ права на вступленіе въ бракъ.

домашняго быта нижнихъ чиновъ, морское министерство не считало своею обязанностью заботиться объ устройствѣ семейнаго ихъ быта.

Право нижнихъ чиновъ жениться во время состоянія на службѣ составляло постоянный источникъ затрудненій для морскаго вѣдомства. Не располагая ни свободными помѣщеніями для женатыхъ, ни средствами для устройства и обезпеченія быта ихъ семействъ, морское министерство находилось, однако, въ невозможности отказывать нижнимъ чинамъ въ разрѣшеніяхъ на вступленіе въ бракъ, пока срокъ службы нижнихъ чиновъ былъ продолжителенъ, хотя и сознавало, что, по самому свойству своему, казарменный бытъ не можетъ соотвѣтствовать ни условіямъ семейной жизни, ни нравственному, ни физическому развитію дѣтей. Когда же въ 1865 году срокъ дѣйствительной службы былъ сокращенъ на столько, что отказъ на вступленіе въ бракъ могъ имѣть для нижнихъ чиновъ значеніе лишь отсрочки, было испрошено Высочайшее разрѣшеніе не дозволять нижнимъ чинамъ, во время состоянія на дѣйствительной службѣ, вступать въ браки. Исключеніе было сдѣлано только для отказавшихся отъ отпусковъ и отставки, ожидающихъ производства въ офицерскіе или классные чины и отказавшихся отъ такого производства, и для всѣхъ унтеръ-офицеровъ, прослужившихъ въ этомъ званіи пять лѣтъ.

*4) Улучшеніе обмундированія нижнихъ чиновъ.*

Предметы обмундированія нижнихъ чиновъ до 1855 года.

По табели обмундированія 1832 года, которая сохраняла свою силу и въ 1855 году, обмундировку матроса составляли: кожанный лакированный киверъ съ такимъ же козырькомъ; однобортный темно-зеленаго армейскаго сукна мундиръ съ бѣлою по воротнику выпушкою и такая же фуфайка; зимніе и лѣтніе брюки, изъ которыхъ послѣдніе были изъ небѣленаго полотна; сѣрая и канифасная шинели; черный суконный галстукъ и фуражка. Кромѣ того отпускалось матросу: изъ бѣлья—рубашечный холстъ на двѣ рубахи и деньгами на третью; изъ обуви—сапожный товаръ на двѣ пары въ такомъ незначительномъ количествѣ, что изъ него могли выйти скорѣе ботинки, чѣмъ сапоги. Къ предметамъ обмундированія относились также: наушники, рукавицы, подтяжки, портянки, рабочія рубахи и канифасные брюки. На рукавицы и на наушники сукна не отпускалось; каждый матросъ долженъ былъ заготовлять ихъ изъ тѣхъ суконныхъ вещей, которыя выслуживали свои сроки, но какъ эти сроки были весьма продолжительны, то нерѣдко сукно оказывалось никуда не годнымъ.

Измѣненія и дополненія въ обмундированіи.

Съ 1855 года Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ предпринятъ былъ цѣлый рядъ измѣненій въ этомъ обмундированіи, съ цѣлью предохранить здоровье матроса отъ всѣхъ случайностей его трудной и разнообразной службы въ морѣ и на

берегу и дать болѣе простора его движеніямъ при работахъ, требующихъ примѣненія силы и ловкости. Узкій мундиръ замѣненъ широкимъ полукафтаномъ; суконная фуфайка—шерстяною, вязаною; канифасная шинель — суконною; грубое армейское сукно на обмундированіе — прочнымъ и благовиднымъ гвардейскимъ; тяжелый киверъ—фуражкою съ ленточками.

Но кромѣ этихъ существенныхъ улучшеній въ тѣхъ предметахъ обмундированія, которые уже прежде отпускались матросу, введено нѣсколько новыхъ предметовъ, имѣющихъ особенно важное значеніе въ улучшеніи матросскаго быта. Въ числѣ ихъ прежде всего надлежитъ упомянуть о натѣльныхъ рубахахъ и о сапогахъ съ высокими голенищами. Введеніе первыхъ признано медиками крайне необходимымъ для предохраненія грудной части туловища матроса отъ простуды и отъ заболѣванія дыхательныхъ органовъ; потребность въ сапогахъ съ высокими голенищами особенно настоятельно выразилась на броненосныхъ судахъ, которыя мало возвышаются надъ водою. Такіе сапоги служатъ для предохраненія нижнихъ конечностей матроса отъ ревматизма и отъ пораженія органовъ брюшной полости, влекущаго обыкновенно катаръ кишекъ, переходящій постепенно въ брюшной тифъ. Кромѣ того, каждому матросу положено: по три полотняныя рубахи съ синими кумачевыми воротниками и обшлагами; по одной синей фланелевой рубахѣ; на 2 года по парѣ башмаковъ для кампаніи на суда и фуражка изъ гвардейскаго сукна; подштан-

ники, портянки, личныя полотенцы, башлыки, чехлы на фуражки и сукно на наушники и рукавицы.

Ремонтныя деньги на металлическія вещи и на шитье обмундировочныхъ предметовъ увеличены сообразно современной ихъ стоимости; опредѣлена также сумма и на ремонтъ кожанныхъ вещей.

Въ послѣднее время возникло предположеніе, отчасти уже получившее осуществленіе, о замѣнѣ сѣрыхъ шинелей темно-сѣрыми пальто, такъ какъ первыя рѣзко отличались отъ верхней одежды моряковъ всѣхъ прочихъ націй. Такими пальто на первое время, въ видѣ опыта, снабжены гвардейскій и 3-й флотскій экипажи, морское и техническое училища.

До изданія положенія 1874 г. о довольствіи нижнихъ чиновъ обмундированіемъ въ морскихъ командахъ, вещи, прослужившія опредѣленные сроки, дѣлались собственностью матроса. Мѣра эта была принята съ тою цѣлью, чтобы заставить нижнихъ чиновъ болѣе беречь свое обмундированіе. Къ сожалѣнію, мѣра эта не достигла своей цѣли, а напротивъ того повела къ злоупотребленіямъ. Матросы продавали не старые, выслужившіе сроки, предметы обмундированія, но новые, за которые они могли получить большія деньги, а сами послѣ срока донашивали старое обмундированіе. Во избѣжаніе этого, право собственности матроса весьма значительно ограничено. Положеніемъ 1874 года установлены правила о «второсрочіи», по коимъ шинель, суконные мундиры, брюки и нѣкоторыя другія вещи, по вы-

*

слугѣ опредѣленныхъ для нихъ сроковъ, должны прослужить еще такой же срокъ, подъ именемъ вещей второсрочныхъ, и затѣмъ уже становятся полною собственностью матроса. Вещи перваго срока матросъ надѣваетъ только при исполненіи нѣкоторыхъ служебныхъ обязанностей, и вещи эти хранятся въ ротныхъ цейхгаузахъ. Прочія же вещи, которымъ втораго срока не положено, поступаютъ въ распоряженіе матросовъ по истеченіи срока обозначеннаго въ табели.

### *5) Улучшеніе пищеваго довольствія командъ.*

Морское пищевое довольствіе командъ.

Вмѣстѣ съ открытіемъ заграничныхъ плаваній, составъ морской порціи матроса значительно улучшился не только въ главныхъ своихъ частяхъ, какъ мясо, горохъ, но и относительно добавочныхъ припасовъ, какъ: свѣжая зелень, чай, сахаръ. Но, кромѣ собственно морской порціи, существовала еще, какъ наслѣдіе прежнихъ порядковъ, такъ называемая *рѣчная провизія*, назначавшаяся командамъ землечерпательныхъ машинъ и портовыхъ мелкихъ судовъ, при перевозкахъ на судахъ различныхъ тяжестей. Рѣчная порція отличалась отъ обыкновенной морской только количествомъ самыхъ существенныхъ для питанія человѣка припасовъ, какъ мяса, солонины, гороха, масла, отпуская ихъ въ недостаточномъ количествѣ.

Лица, инспектировавшія команды, неоднократно заявляли, что въ тѣхъ командахъ, которыя доволь-

ствуются рѣчною провизіею, состояніе здоровья нижнихъ чиновъ далеко неудовлетворительно; въ числѣ ихъ являлось всего болѣе слабосильныхъ и цинготныхъ. Улучшеніе этой части довольно долгое время встрѣчало препятствія въ денежномъ отношеніи, но въ 1867 году, наконецъ, всѣ люди, находящіеся въ плаваніи, сравнены въ отношеніи довольствія провизіею, и такимъ образомъ недостаточная порція матросовъ, плавающихъ на рѣчныхъ судахъ, пополнена. Вмѣстѣ съ тѣмъ, съ того же времени въ министерствѣ предпринята была весьма сложная работа по измѣненію самаго состава морской порціи, вообще весьма достаточной, но требовавшей нѣкоторыхъ перемѣнъ въ подробностяхъ. Недостатокъ состава матросской порціи заключался въ томъ, что въ ущербъ отпуску надлежащаго количества мяса, въ порціи было назначено крупы, гороха, сухарей и масла въ количествѣ превышающемъ потребность. Слѣдствіемъ такого состава провизіонной порціи было то, что не все количество припасовъ, назначаемыхъ къ употребленію въ пищу нижними чинами, было ими съѣдаемо и по аналогіи съ существовавшими правилами, по которымъ за несъѣденную по какимъ либо особымъ обстоятельствамъ провизію, какъ напримѣръ по невозможности въ дальнихъ плаваніяхъ пріобрѣсти тѣ или другіе припасы, матросамъ выдавались деньги сообразно стоимости этихъ припасовъ, ихъ стали удовлетворять деньгами и за несъѣденную ими противъ положенія провизію. Это денежное воз-

награжденіе нижнихъ чиновъ составляло такъ называемую *заслугу*, которая участвовавшимъ въ заграничныхъ плаваніяхъ выдавалась на руки, за отчисленіемъ незначительной части въ съѣстную сумму; за внутреннее же плаваніе на руки выдавалась только семейнымъ, а за холостыхъ шла въ артельную сумму, для улучшенія ихъ пищи во время пребыванія на берегу.

Не говоря уже о затрудненіяхъ, которыя встрѣчала администрація при крайне дробныхъ расчетахъ съ каждымъ матросомъ, неизбѣжныхъ при существованіи такой системы, она была причиною того, что матросы, желая увеличить денежную заслугу, старались дѣлать экономію въ положенной порціи, что было, конечно, въ ущербъ ихъ здоровью, а командиры судовъ въ заграничныхъ плаваніяхъ, для этой же цѣли, случалось, покупали провизію въ тѣхъ портахъ, гдѣ она стоитъ дороже. Кромѣ значительныхъ убытковъ, которые такой порядокъ причинялъ казнѣ, онъ влекъ за собою еще то важное неудобство, что матросы не на всѣхъ судахъ получали одинаковое довольствіе и, послѣ плаванія, могли дѣлать неправильныя сравненія о большей или меньшей заботливости о нихъ командировъ.

Кромѣ этого, въ самомъ отпускѣ пищи на судахъ не было никакой правильности и порядка. Пища готовилась только одинъ разъ въ сутки къ обѣду; къ ужину же и завтраку подавались разогрѣтые остатки. Никакой матросской столовой мебели не существовало и команды ѣли, обыкновенно, сидя на палубѣ.

Всѣ эти недостатки и неправильности были устранены изданнымъ въ 1870 году положеніемъ о довольствіи командъ морскою провизіею, Высочайше утвержденнымъ 20-го апрѣля 1870 года.

Главныя основанія этого положенія заключаются въ слѣдующемъ:

1) составъ морской порціи измѣненъ, преимущественно увеличеніемъ мяса и уменьшеніемъ сухой провизіи;

2) выдача денежной заслуги отмѣнена, за исключеніемъ заслуги за непитое вино, которая оставлена въ видахъ поощренія трезвости; взамѣнъ же заслуги увеличено денежное довольствіе нижнихъ чиновъ;

3) опредѣлено особое вознагражденіе за работы по вооруженію и разруженію судовъ, въ размѣрѣ 3 руб. на человѣка, и деньги эти поступаютъ полностію въ съѣстныя суммы экипажей;

4) пищу положено отпускать три раза въ день, причемъ указано каждый разъ готовить пищу отдѣльно;

5) людямъ назначено принимать пищу сидя за столами и

6) чтобы разнообразить порцію, безъ возвышенія, однакожъ, ея стоимости, составлены правила для замѣны, во время заграничныхъ плаваній, положенныхъ по табели предметовъ соотвѣтственными припасами, имѣющимися въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ находится судно.

Въ послѣдніе затѣмъ годы въ провизіонномъ довольствіи нижнихъ чиновъ не было дѣлаемо какихъ

либо существенныхъ измѣненій. Только, вслѣдствіе вздорожанія въ заграничныхъ портахъ пищевыхъ припасовъ, оказалось необходимымъ увеличить размѣръ расходовъ на довольствіе чиновъ во время такихъ плаваній, а именно: денежная норма стоимости порціи опредѣлена вмѣсто 25 коп. въ 37½ к. золотомъ для портовъ Европы и вмѣсто 30 к. по 42½ коп. золотомъ для портовъ американскихъ, Тихаго и Индѣйскаго океановъ. Въ самое же послѣднее время признано было полезнымъ ввести, съ Высочайшаго разрѣшенія 7 августа 1879 года, въ составъ морской порціи для нижнихъ чиновъ сибирской флотиліи кирпичный чай, вмѣсто обыкновеннаго байховаго, такъ какъ команды сибирской флотиліи комплектуются уроженцами Сибири, привыкшими къ этому чаю.

Вслѣдствіе всѣхъ этихъ мѣръ, морское пищевое довольствіе матроса можетъ быть названо вполнѣ удовлетворительнымъ какъ въ отношеніи состава порціи, такъ и въ количественномъ отношеніи.

Береговое пищевое довольствіе командъ.

Что касается пищеваго довольствія командъ на берегу, то и оно въ отчетный періодъ подверглось существеннымъ измѣненіямъ, хотя все еще оставляетъ желать лучшаго.

Береговая пища матросовъ состоитъ главнымъ образомъ изъ ржанаго хлѣба, капусты съ говядиною или снѣтками, гречневой каши съ масломъ и изъ гороха. Мука на хлѣбъ и крупа для каши отпускаются командамъ натурою; для пріобрѣтенія же всѣхъ прочихъ припасовъ, команды получаютъ приварочныя деньги.

Въ началѣ 50-хъ годовъ размѣръ приварочныхъ денегъ былъ крайне незначителенъ; строевые чины гвардейскаго и флотскихъ экипажей получали, такъ называемое, мясное и соляное довольствіе, по 6 руб. 17½ к. въ годъ на человѣка, а нестроевые по 3 р. 30 к.; въ портахъ же архангельскомъ, астраханскомъ и черноморскихъ по 3 р. 25 к. На основаніи Высочайшихъ повелѣній, послѣдовавшихъ 7 апрѣля и 20 октября 1858 года, деньги на приварокъ были увеличены до 9 руб. по балтійскому флоту и до 4 р. 80 к. въ Архангельскѣ, Астрахани и Черномъ морѣ.

Съ 1859 года размѣръ этотъ былъ вновь увеличенъ для командъ балтійскаго флота до 12 р., для архангельскаго и астраханскаго портовъ до 6 р., черноморскаго флота до 7 р. и въ Сибири до 12 р. 80 к.

При постепенномъ вздорожаніи всѣхъ предметовъ продовольствія, приварочныя деньги не могли, однако, покрывать всѣхъ расходовъ нижнихъ чиновъ на ихъ береговую пищу и при тѣхъ средствахъ, какія отпускала казна, экипажи могли пріобрѣтать мясо въ количествѣ не болѣе какъ по ¼ фунта въ день на человѣка. Въ томъ же 1870 году, при общемъ преобразованіи, произведенномъ въ денежномъ и провизіонномъ довольствіи нижнихъ чиновъ, находящихся въ плаваніи, министерству удалось разрѣшить и этотъ насущный вопросъ и улучшить береговую пищу людей. Въ этомъ году размѣръ приварочныхъ денегъ былъ увеличенъ до 18 р. 25 к. въ годъ (по 5 к. въ день) въ портахъ балтійскихъ и черноморскихъ; до 10 р. 95 к.

(по 3 к. въ день) въ Баку; до 12 р. 16 к. (по 3⅓ к. въ день), а затѣмъ съ 1873 года до 18 р. 25 к. (по 5 к. въ день) въ Архангельскѣ. Затѣмъ, съ 1873 года, увеличенъ размѣръ приварочныхъ денегъ для нижнихъ чиновъ сибирской флотиліи до 10 к. въ день на человѣка.

Хотя положеніе 1870 года значительно увеличило прежніе размѣры приварочныхъ денегъ, но въ настоящее время, когда возрастаніе цѣнъ на всѣ жизненные припасы продолжается, размѣры эти уже не вполнѣ удовлетворяютъ всѣмъ нуждамъ экипажей по продовольствію людей. Въ военно-сухопутномъ вѣдомствѣ, гдѣ обнаружилось тоже самое явленіе, предполагали увеличить средства войскъ по продовольствію людей, опредѣляя оклады приварочныхъ денегъ не одною постоянною цифрою, какъ это установлено въ морскомъ вѣдомствѣ, но сообразно большей или меньшей стоимости мяса, какъ главной составной части ежедневной пищи людей. Нѣтъ сомнѣнія, что путь, избранный военнымъ вѣдомствомъ, какъ подчиняющій размѣры приварочныхъ денегъ условіямъ дѣйствительныхъ потребностей войскъ, вѣренъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ нельзя не сказать, что такое разрѣшеніе вопроса есть только полумѣра, ибо въ основаніе окладовъ приварочныхъ денегъ принимается только стоимость мяса; стоимость же другихъ приварочныхъ припасовъ, подвергающаяся едва ли не большимъ еще колебаніямъ, выражается по прежнему одною опредѣленною нормою. Поэтому, въ дѣлѣ устройства продовольствія на берегу нижнихъ

чиновъ морскаго вѣдомства, неимѣющихъ возможности, по самымъ условіямъ своей службы на берегу и въ морѣ, ни однообразно, круглый годъ, вести своего хозяйства, ни улучшать свою пищу вольными заработками, нельзя всецѣло примѣнить положеніе военно-сухопутнаго вѣдомства. По недостатку денежныхъ средствъ, морское министерство не могло еще привести береговаго довольствія нижнихъ чиновъ къ совершенно удовлетворительному состоянію, но не упускаетъ никакого случая по мѣрѣ возможности улучшать эту сторону матросскаго быта иными средствами.

Къ числу такихъ мѣръ слѣдуетъ отнести устройство при казармахъ усовершенствованныхъ печей для печенія хлѣба. Извѣстно, что лучшее устройство печей для выпечки хлѣба имѣетъ значительное вліяніе какъ на качество самаго хлѣба, такъ и на увеличеніе припека. При выпечкѣ хлѣба въ обыкновенныхъ русскихъ печахъ, припека получается до 28%; въ печахъ же Викгорста, какія устроены въ кронштадтскихъ экипажахъ, припекъ получается до 37,5%; а при опытахъ надъ этими печами, произведенныхъ въ военномъ вѣдомствѣ при первомъ ихъ появленіи,— печи эти давали даже $46^{3}/_{4}$% припека.

На первый разъ такія печи были устроены въ 1871 году при двухъ экипажахъ въ Кронштадтѣ, и опытъ далъ отличные результаты какъ въ отношеніи вкуса хлѣба, такъ и размѣра получаемаго припека. Двѣ эти печи ежедневно выпекаютъ хлѣба въ количествѣ, достаточномъ для продовольствія четырехъ эки-

пажей, и въ послѣднее время въ одной изъ этихъ печей начали кромѣ того выпекать хлѣбъ для судовыхъ командъ броненосной эскадры. Устройству такихъ печей, влекущему за собою уменьшеніе числа рабочихъ рукъ и сокращеніе расходовъ на топливо, было бы желательно дать большее развитіе и число ихъ предполагается увеличивать постепенно по мѣрѣ денежныхъ средствъ. Въ 1873 году, при 5 кронштадтскомъ экипажѣ, устроена была еще одна такая же печь, снабжающая хлѣбомъ 5 и 6 экипажи, а въ 1877 году—во вновь выстроенной въ Петербургѣ для гвардейскаго экипажа казармѣ.

*6) Изображеніе умственнаго и нравственнаго уровня морскихъ нижнихъ чиновъ.*

Обученіе грамотѣ.

Въ трудный періодъ двойнаго пересозданія флота, сперва изъ паруснаго въ паровой, а потомъ въ броненосный, когда въ морскомъ вѣдомствѣ такъ много каждому приходилось изучать новыхъ, изумительныхъ открытій ума человѣческаго и высшихъ проявленій науки, и столь многому обучать другихъ, изученіе азбуки и обученіе ей также постоянно занимало видное мѣсто. Обученіе грамотѣ, которое въ другихъ государствахъ, болѣе подвинувшихся на пути образованія, исполняется обыкновенно въ школѣ, въ дѣтскомъ возрастѣ, намъ приходилось примѣнять къ лицамъ уже находящимся на государственной службѣ, въ возрастѣ полнаго развитія и даже зрѣлости. Мы по-

лучали во флотъ людей не только не привыкшихъ къ морской стихіи, но неумѣющихъ читать и писать. Приходилось параллельно съ морскимъ и боевымъ образованіемъ обучать людей грамотѣ и счисленію, и ряды матросовъ и даже унтеръ-офицеровъ за букварями, вечеромъ, послѣ отправленія утромъ службы, составляли обыкновенное явленіе въ прошедшій двадцатипятилѣтній періодъ, особенно въ первые годы его. Благодаря успѣху грамотности, сдѣланному въ Россіи въ послѣднія 25 лѣтъ, число безграмотныхъ рекрутъ уменьшилось; съ введеніемъ же общей воинской повинности, поставившей число лѣтъ службы въ зависимость отъ грамотности, можно надѣяться, что въ скоромъ времени безграмотный новобранецъ будетъ уже исключительнымъ явленіемъ. Но во всякомъ случаѣ надлежитъ признать характеристическимъ явленіемъ прошедшаго двадцатипятилѣтія, что морская служба была однимъ изъ существенныхъ проводниковъ грамотности въ населеніе, что 25-ть лѣтъ тому назадъ безграмотные матросы составляли большинство, теперь же можно сказать, что недалеко то время, когда безграмотный матросъ въ концѣ срока своей службы будетъ уже составлять исключеніе. Если онъ и явится во флотъ безграмотнымъ, то будетъ обученъ ей во время службы.

Числовыя данныя о грамотныхъ.

Число грамотныхъ и процентное отношеніе ихъ къ общему числу нижнихъ чиновъ, находящихся на службѣ, показано въ слѣдующей таблицѣ.

| | Состояло грамотныхъ. | Общее число нижнихъ чиновъ на службѣ. | % отношеніе грамотныхъ къ общему числу нижн. чиновъ. |
|---|---|---|---|
| 1863 | 12,633 | 39,327 | 32,1% |
| 1864 | 12,732 | 45,471 | 28,0% |
| 1865 | 10,812 | 40,426 | 26,7% |
| 1866 | 12,033 | 37,373 | 32,1% |
| 1867 | 10,156 | 31,892 | 31,8% |
| 1868 | 8,865 | 28,184 | 31,4% |
| 1869 | 8,211 | 23,496 | 34,9% |
| 1870 | 6,286 | 20,986 | 29,9% |
| 1871 | 8,633 | 24,195 | 35,6% |
| 1872 | 8,846 | 25,130 | 35,2% |
| 1873 | 10,671 | 26,081 | 40,9% |
| 1874 | 11,700 | 24,498 | 47,7% |
| 1875 | 11,912 | 25,623 | 46,4% |
| 1876 | 12,184 | 25,795 | 46,8% |
| 1877 | 12,513 | 25,739 | 48,6% |
| 1878 | 14,645 | 28,920 | 50,6% |
| 1879 | 12,452 | 26,683 | 46,6% |

Изъ этихъ цифровыхъ данныхъ видно, что грамотность въ командахъ постоянно увеличивалась. Колебаніе цифръ, показывающихъ процентное отношеніе грамотныхъ къ общему числу нижнихъ чиновъ, проистекало отъ числа принятыхъ во флотъ знающихъ грамотѣ рекрутъ или новобранцевъ и отъ большаго или меньшаго числа грамотныхъ нижнихъ чиновъ, увольняемыхъ въ отставку, отпускъ или запасъ.

Процентное отношеніе грамотныхъ къ общему числу

командъ по портамъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

| | 1875 г. | 1876 г. | 1877 г. | 1878 г. |
|---|---|---|---|---|
| Петербургскій портъ. . | 59 | 59 | 73 | 82 |
| Кронштадтскій — . . | 57 | 59 | 46 | 45 |
| Ревельскій — . . | 20 | 43 | 28 | 54 |
| Свеаборгскій — . . | 30 | 45 | 47 | 37 |
| Черноморскій флотъ . . | — | 45 | 55 | 59 |
| Каспійская флотилія . . | 26 | 27 | 27 | 29 |

Какъ видно изъ этой таблицы, большее число грамотныхъ приходится на команды балтійскаго флота, расположенныя въ столицѣ и на близкомъ отъ нея разстояніи—въ Кронштадтѣ, а наименьшій процентъ грамотныхъ представляютъ команды каспійской флотиліи. Въ самыхъ же неблагопріятныхъ условіяхъ находятся команды сибирской флотиліи, какъ по географическому положенію главнаго своего порта, такъ и вслѣдствіе того, что нижніе чины этихъ командъ представляютъ единственную рабочую силу для удовлетворенія всѣхъ требованій порта. Частые и большіе наряды на валовыя и другія работы оставляютъ имъ весьма мало свободнаго времени для обученія грамотѣ.

Распредѣленіе грамотности между нижними чинами въ командахъ того же порта также не совершенно равномѣрно и зависитъ отъ числа грамотныхъ новобранцевъ, принятыхъ на службу въ ту или другую команду, и до нѣкоторой степени отъ организаціи экипажной школы.

Процентъ отношенія грамотныхъ къ общему числу нижнихъ чиновъ въ кронштадтскихъ экипажахъ за послѣднія пять лѣтъ былъ слѣдующій:

| | 1874 г. | 1875 г. | 1876 г. | 1877 г. | 1878 г. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1-й экипажъ | 50 | 58 | 61 | 57 | 57 |
| 2-й — | 66 | 48 | 52 | 43 | 43 |
| 3-й — | 84 | 80 | 80 | 47 | 47 |
| 4-й — | 50 | 55 | 55 | 56 | 56 |
| 5-й — | 75 | 64 | 64 | 22 | 32 |
| 6-й — | 58 | 46 | 52 | 50 | 50 |
| 7-й — | 50 | 51 | 54 | 29 | 30 |

Значительно большій процентъ грамотности въ 3 экипажѣ объясняется тѣмъ, что въ этомъ экипажѣ съ 1868 года обученіе въ школѣ сдѣлано обязательнымъ для всѣхъ рекрутъ, тогда какъ въ другихъ экипажахъ посѣщеніе школы предоставлено было желающимъ. Уменьшеніе же % грамотныхъ въ этомъ экипажѣ съ 1877 года произошло вслѣдствіе посылки на Дунай болѣе опытныхъ и лучшихъ, а слѣдовательно и болѣе грамотныхъ людей.

Изъ числа новобранцевъ, комплектующихъ команды Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ, почти $^1/_4$ часть являлась на службу съ весьма удовлетворительными знаніями русской грамоты; для другихъ же портовъ отношеніе это нѣсколько менѣе, какъ напримѣръ для Ревельскаго 20%, Свеаборгскаго 14% и наконецъ для сибирской флотиліи почти ничтожно.

Экипажныя школы.

Экипажныя школы въ первые годы описываемаго пе-

ріода имѣли весьма малое значеніе для умственнаго развитія нижнихъ чиновъ.

Преподаваніе ограничивалось чтеніемъ, письмомъ и начальными правилами ариѳметики и вообще велось неудовлетворительно за недостаткомъ времени и средствъ. Для содержанія школъ въ экипажахъ не отпускалось отъ казны никакихъ пособій; онѣ существовали лишь на иждивеніе экипажей и потому средства ихъ были очень скудны. При экипажахъ, хотя и имѣлись небольшія библіотеки, состоявшія главнымъ образомъ изъ книгъ, разсылаемыхъ морскимъ министерствомъ для чтенія матросамъ, но, за исключеніемъ книги «Морскіе и Артиллерійскіе вопросы», не было ни одного руководства, при помощи котораго матросы могли бы знакомиться съ важнѣйшими отраслями своего дѣла.

При такомъ состояніи дѣла, экипажнымъ школамъ приходилось прибѣгать къ благотворительности офицеровъ, которые снабжали ихъ книгами и учебными пособіями. При настоящей общепринятой системѣ обученія, основанной на наглядномъ способѣ, было весьма важно создать небольшіе музеи изъ тѣхъ предметовъ, съ которыми матросу, по его спеціальности, приходилось имѣть полное знакомство. Эти предметы также по немногу заводились частію изъ экипажныхъ суммъ, частію изъ пожертвованій. Исключеніе составляла школа и библіотека при крюковскихъ казармахъ въ Петербургѣ, въ которыхъ помѣщался 8-й флотскій экипажъ. Учрежденная на пожертвованія

морскихъ офицеровъ, она получила потомъ значительное развитіе на счетъ ежегодной денежной поддержки, назначенной ей адмиралтействъ-совѣтомъ изъ суммъ морскаго министерства.

Съ 1870 года преподаваніе въ экипажныхъ школахъ пошло удовлетворительнѣе. Къ этому времени школы значительно уже обогатились учебными пособіями. Такъ, въ 4 экипажѣ, въ Кронштадтѣ, былъ открытъ залъ для чтенія; въ 5 экипажѣ поставлена модель фрегата, сдѣланная на средства экипажа, при нѣкоторой помощи порта; во многихъ экипажахъ появились географическія карты, необходимыя для ознакомленія матросовъ съ тѣми океанами и странами, которые можетъ быть имъ приведется видѣть. Наконецъ, возрастающее значеніе грамотности, какъ прямаго средства къ успѣшнѣйшему боевому образованію людей, указало на необходимость учрежденія въ 1873 году званія инспектора школъ и съ этого времени приступлено къ правильной ихъ организаціи, причемъ самое существованіе ихъ обезпечено назначеніемъ отъ казны къ отпуску опредѣленной суммы для каждой.

Въ видахъ установленія систематическаго и однообразнаго порядка обученія грамотѣ нижнихъ чиновъ во всѣхъ экипажныхъ школахъ, была учреждена особая коммисія, которая выработала правила, принятыя затѣмъ во всѣхъ школахъ. Учебный періодъ былъ опредѣленъ съ 1-го ноября по 1-е марта, считая по три учебныхъ дня въ недѣлю и въ каждый день по

два урока. Въ теченіи учебнаго періода въ каждой экипажной школѣ должно обучаться не менѣе 120 человѣкъ, которые могутъ быть раздѣлены на двѣ смѣны. Программа классныхъ занятій состояла въ преподаваніи грамотности, т. е. чтенія и письма, первыхъ четырехъ правилъ ариѳметики и закона Божія. Преподаваніе въ школѣ ввѣрялось офицерамъ, извѣстнымъ своею хорошею нравственностью и знаніями, и производилось согласно требованіямъ современной педагогики, по звуковой методѣ Столпянскаго, причемъ ученики дѣлились на партіи и каждая партія поручалась унтеръ-офицерамъ, назначаемымъ въ помощь офицерамъ преподавателямъ. Для обученія письму была также принята метода Столпянскаго. Библіотеки въ экипажахъ все болѣе и болѣе обогащались какъ на средства, отпущенныя отъ казны, такъ на средства экипажей и изъ пожертвованій офицеровъ. Для нижнихъ чиновъ стали выписываться газеты: «Народная газета», «Солдатская бесѣда», «Сборникъ для народнаго чтенія—Пчела». По вечерамъ устраивались бесѣды о священныхъ предметахъ священниками экипажныхъ школъ.

Въ Кронштадтѣ всѣ школы дѣтей нижнихъ чиновъ выдѣлились изъ экипажей и поступили въ непосредственное вѣдѣніе попечительницы школъ обоего пола. Независимо отъ этого, учредились дѣтскія школы въ Колпинѣ и Петербургѣ, при гвардейскомъ и 8 флотскомъ экипажахъ. Въ морскихъ госпиталяхъ и лазаретахъ, съ цѣлію устраненія привычки къ бездѣйст-

вію и праздности, для больныхъ легкими, но продолжительными недугами, устроились рекреаціонныя залы съ библіотеками, ремесленными приспособленіями и предметами развлеченія. Такое же примѣненіе, но въ видѣ обязательныхъ работъ и учебныхъ занятій, было введено въ тюрьмахъ морскаго вѣдомства.

Законъ 17 апрѣля 1863 года объ уничтоженіи тѣлеснаго наказанія.

1863 годъ занялъ важное мѣсто и останется навсегда достопамятнымъ въ лѣтописи русскихъ военныхъ силъ. 17-го апрѣля 1863 года совершилось по Всемилостивѣйшей волѣ Государя Императора коренное преобразованіе въ гражданскомъ положеніи нижнихъ воинскихъ чиновъ чрезъ отмѣну тѣлесныхъ наказаній въ *дисциплинарномъ порядкѣ* и чрезъ ограниченіе ихъ до крайнихъ предѣловъ *по суду*. Въ ряду карательныхъ мѣръ прежняго времени, налагаемыхъ по суду, жестокія тѣлесныя наказанія имѣли преобладающее значеніе, и изъ нихъ преимущественно наказаніе шпицрутенами. Почти всѣ подсудимые нижніе чины, неизъятые отъ тѣлеснаго наказанія и признанные по суду виновными, были подвергаемы этому наказанію какъ самостоятельному или какъ придаточному. Подтвержденіе этого можно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ:

| | Приговорено по суду къ наказанію. | Подвергнуто тѣлесному наказанію. | Наказано шпицрутенами. |
|---|---|---|---|
| Въ 1861 году | 326 | 326 | 235 |
| — 1862 — | 242 | 242 | 198 |
| — 1863 — | 225 | 204 | 154 |

Такъ какъ число тяжкихъ преступленій относилось

въ это время къ незначительнымъ сравнительно проступкамъ какъ 1:38, то оказывается, что большинство нижнихъ чиновъ подверглось этому позорному наказанію за маловажные проступки. Не смотря на большую жестокость наказаній шпицрутенами (прогнаніе сквозь строй чрезъ 500—1,000 человѣкъ до шести разъ и болѣе), оно нисколько не вело, какъ оказывалось на практикѣ, къ уменьшенію преступности и поддержанію дисциплины; напротивъ того, эти унизительныя наказанія способствовали ослабленію нравственности между нижними чинами, унижали ихъ сознаніе собственнаго достоинства и поселяли въ нихъ неуваженіе къ своему званію, особенно если принять въ соображеніе, что безпорочные нижніе чины были вынуждены при наказаніи шпицрутенами исполнять обязанности палачей.

Можетъ быть еще болѣе невыгодныя и вредныя послѣдствія для службы и дисциплины имѣла тогдашняя система дисциплинарныхъ тѣлесныхъ наказаній, налагаемыхъ властію начальниковъ. Въ числѣ исправительныхъ взысканій, которымъ могли подвергаться, по усмотрѣнію начальниковъ, всѣ провинившіеся нижніе чины, неизъятые отъ тѣлеснаго наказанія, было наказаніе линьками до 100 и розгами до 300 ударовъ. Этою властію, неподлежавшею никакому контролю начальники пользовались въ высшей степени неумѣренно, не заботясь объ изысканіи иныхъ исправительныхъ мѣръ, болѣе дѣйствительныхъ и соотвѣтствующихъ проступкамъ провинившихся.

Спустя нѣсколько дней по вступленіи на престолъ Государя Императора, послѣдовало секретное Высочайшее повелѣніе объ ограниченіи наказанія шпицрутенами прогнаніемъ сквозь строй черезъ 200 человѣкъ до 3000 ударовъ. Въ слѣдующемъ году это наказаніе еще смягчено, ограниченіемъ его 1000 ударовъ. Потомъ наказаніе шпицрутенами для нѣкоторыхъ преступленій замѣнено наказаніемъ розгами, а въ 1860 году состоялось Высочайшее повелѣніе объ освобожденіи отъ тѣлеснаго наказанія унтеръ-офицеровъ и нижнихъ чиновъ имѣющихъ нашивки, причемъ въ приказъ свой Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ включилъ отдѣльное постановленіе, рекомендованное особому наблюденію главныхъ морскихъ начальниковъ, о безусловномъ запрещеніи офицерамъ подвергать вообще нижнихъ чиновъ побоямъ собственными руками.

Сколь ни полезны были всѣ эти мѣры, смягчавшія жестокость тѣлесныхъ наказаній и уменьшавшія число случаевъ ихъ наложенія, но въ нихъ нельзя было не видѣть лишь мѣръ переходныхъ, и Высочайшимъ повелѣніемъ 17 апрѣля, всѣ вступающіе въ военную службу, неизъятые по общимъ законамъ отъ тѣлеснаго наказанія, освобождены отъ него въ дисциплинарномъ порядкѣ до тѣхъ поръ, пока за противузаконные поступки, или особенно дурное поведеніе не подпадутъ подъ судъ и пока судъ не приговоритъ виновныхъ къ переводу въ разрядъ штрафованныхъ. Такимъ образомъ тѣлесное наказаніе въ дисциплинарномъ порядкѣ, т. е. зависящее отъ усмотрѣнія самаго началь-

ника, въ силу этого новаго постановленія, допускается лишь въ отношеніи тѣхъ нижнихъ чиновъ, которые сдѣлались уже извѣстны въ командахъ своею порочностію и признаны по суду недостойными пользоваться тѣмъ правомъ, которое пріобрѣтаютъ вступленіемъ въ воинское званіе. Оставляя употребленіе тѣлеснаго наказанія въ этихъ ограниченныхъ случаяхъ, новый законъ смягчилъ значительно тягость наказанія, дозволяя ротнымъ командирамъ налагать не болѣе 15 ударовъ, а экипажнымъ не болѣе 50 ударовъ розогъ. Наказаніе шпицрутенами и кошками отмѣнено вовсе. Тѣлесное наказаніе по суду, какъ придаточное, также отмѣнено, а въ тѣхъ случаяхъ, когда полагается оно по суду, какъ самостоятельное, оно допущено лишь впредь до устройства тюремъ и исправительныхъ учрежденій, съ ограниченіемъ высшей мѣры его 200 ударами розогъ и 100 ударами линьковъ. Для разбора дѣлъ по маловажнымъ преступленіямъ и проступкамъ нижнихъ чиновъ, учреждены при экипажахъ дисциплинарные суды, съ отнесеніемъ къ обязанности ихъ разсматривать и тѣ случаи, въ которыхъ признается нужнымъ перевести нижняго чина за дурное поведеніе въ разрядъ штрафованныхъ. Значеніе безпорочной службы нижнихъ чиновъ возвышено на столько, что нижніе чины, имѣющіе свидѣтельствующую о ней нашивку, поставлены въ нѣкоторомъ отношеніи наравнѣ съ лицами, пользующимися особыми правами состоянія и преимуществами: они освождены отъ тѣлеснаго наказанія даже по суду, а вмѣсто тѣлеснаго наказанія

могутъ быть лишь приговорены къ лишенію нашивки на томъ же основаніи, какъ лица, имѣющія особыя права состоянія и преимущества, приговариваются за преступленія къ лишенію этихъ правъ и преимуществъ. При такомъ возвышеніи значенія нашивокъ, начальствующія лица лишены власти снимать ихъ по собственному усмотрѣнію, но заслуживающихъ этого должны предавать формальному военному суду, и только по приговорамъ такого суда виновные могутъ быть подвергаемы лишенію нашивокъ. Наконецъ, новый законъ, оставляя въ вышеизъясненныхъ границахъ тѣлесное наказаніе, указалъ вмѣстѣ съ тѣмъ, что оставляется оно по суду не иначе, какъ въ видѣ временной мѣры, впредь до возможности замѣнить этотъ видъ наказанія тюремнымъ заключеніемъ.

Это постановленіе первостепенной важности, въ связи съ другими узаконеніями, изданными въ этомъ же направленіи, какъ напримѣръ отмѣною закона о разжалованіи въ рядовые офицеровъ, предаваемыхъ суду за порочное поведеніе, въ связи съ сокращеніемъ сроковъ службы, съ ограниченіемъ служебныхъ обязанностей матроса предѣлами военно-морской дѣятельности, весьма много содѣйствовало къ возвышенію нравственнаго духа нижнихъ морскихъ чиновъ. Прежнія отношенія начальствующихъ лицъ къ подчиненнымъ, отличавшіяся патріархальностью и привычками крѣпостнаго права, замѣнились отношеніями, основанными на соблюденіи требованій военно-морской службы и дисциплины. Языкъ и обращеніе началь-

ствующихъ рѣзко измѣнились, и собственноручная расправа начальника съ провинившимся нижнимъ чиномъ, столь обыкновенная въ прежнее время и считавшаяся многими такою необходимостью въ морской службѣ, становится все болѣе и болѣе рѣдкимъ явленіемъ и вызываетъ каждый разъ строгое преслѣдованіе власти и порицаніе общественнаго мнѣнія.

Мѣры противъ злоупотребленія нижними чинами крѣпкими напитками.

Къ великому сожалѣнію, злоупотребленіе спиртными напитками, къ которому такъ склонны простолюдины, препятствуетъ нашему умному, смѣтливому и способному матросу подвинуться еще далѣе на этомъ пути, и порокъ этотъ имѣетъ пагубное вліяніе на бытъ, нравственность и здоровье нижнихъ чиновъ. Главный родъ преступныхъ дѣйствій матросовъ— пьянство и соединенное съ этимъ промотаніе казенныхъ вещей. Изъ числа подсудимыхъ, отъ 23% до 69% обыкновенно относится къ этому разряду преступниковъ. Усугубленіе строгости казарменнаго порядка и дисциплинарныхъ правилъ, карательныя мѣры, нравоученія, ослабляютъ нѣсколько зло, но не въ той мѣрѣ, чтобы единственно на нихъ основать противодѣйствіе пороку. Морская власть могла еще посадить взрослаго человѣка за букварь, но, очевидно, не имѣла возможности примѣнить въ казармахъ системы закрытыхъ учебныхъ заведеній, и потому только принятіемъ разныхъ косвенныхъ мѣръ старалась противодѣйствовать злу.

Въ этомъ отношеніи морское министерство встрѣтило большія затрудненія въ томъ обстоятельствѣ,

что проектированныя имъ мѣры находились въ противорѣчіи съ только что установленною новою системою акцизныхъ сборовъ по одной изъ обширнѣйшихъ статей государственныхъ доходовъ,—питейной. Съ отмѣною откуповъ по питейнымъ сборамъ, открытіе питейныхъ заведеній было до такой степени облегчено, что въ Кронштадтѣ цифра этихъ заведеній въ одинъ годъ достигла до 213, вмѣсто 24, бывшихъ тамъ до 1862 года. Въ 1868 году цифра эта возрасла до 310 заведеній, такъ что одно заведеніе приходилось въ 1862 году на 1853 жителя Кронштадта, въ 1863 году на 208 человѣкъ, въ 1868 году на 143 человѣка. На каждомъ шагу, въ каждомъ почти домѣ, со всѣхъ сторонъ вблизи жилищъ нижнихъ чиновъ, оказались разбросанными эти мѣста искушеній и соблазна, и заведенія эти пользовались правомъ убѣжища до такой степени, что у порога ихъ останавливалась всякая возможность надзора подлежащей воинской власти. Содержатели этихъ заведеній считали себя въ правѣ приносить жалобы на то, что военный надзоръ воспрещаетъ входъ къ нимъ нижнимъ чинамъ флота, и жалобы эти находили оффиціальную поддержку.

Морское министерство настаивало предъ министерствомъ финансовъ о воспрещеніи въ Кронштадтѣ, Николаевѣ и Колпинскомъ заводскомъ селеніи открывать питейные дома въ близкомъ сосѣдствѣ съ казармами и адмиралтействами, и о дозволеніи военнымъ патрулямъ проникать въ эти дома, для изгнанія изъ

нихъ предающихся пьянству матросовъ, доказывая, что порта наши, и въ особенности Кронштадтъ, населенные почти исключительно военнымъ сословіемъ, не могутъ быть подведены подъ одинъ общій уровень съ другими населенными мѣстностями государства. Только послѣ продолжительныхъ настояній, морскому министерству удалось достигнуть сперва того, что открытіе портерныхъ и пивныхъ лавокъ дозволено въ Кронштадтѣ не ближе 100 сажень отъ казармъ, а потомъ кронштадтскому военному губернатору города предоставлено опредѣлять тѣ мѣстности, гдѣ не могутъ быть открываемы заведенія съ раздробительною питейною продажею. Наконецъ нижнимъ воинскимъ чинамъ воспрещенъ входъ въ эти заведенія, а содержателей заведеній, виновныхъ во впускѣ нижнихъ чиновъ въ такія заведенія, положено подвергать взысканію.

Какъ это ни странно, но морское министерство, ведшее такую усиленную борьбу съ пьянствомъ, вынуждено было между тѣмъ принять на себя заботу объ улучшеніи самаго достоинства продаваемаго вина. При встрѣчавшихся въ командахъ случаяхъ скоропостижной смерти, анатомическія изслѣдованія умершихъ въ Кронштадтѣ показывали, что въ наибольшей части апоплексій мозга и легкихъ играло весьма важную роль злоупотребленіе спиртными напитками. Обстоятельство это обратило на себя вниманіе морскаго медицинскаго управленія, и произведенное вслѣдствіе этого химическое изслѣдованіе хлѣбнаго вина, въ Кронштадтѣ открыло, что употребляемый боль-

шею частію простымъ народомъ полугаръ, какъ очищенный, такъ въ особенности неочищенный, содержитъ въ себѣ весьма значительное количество сивушнаго масла, начала, какъ извѣстно, сильно одуряющаго и преимущественно вреднаго.

Зная по опыту, сколько недѣйствительными оказываются самыя строгія предупредительныя и карательныя мѣры, принятыя и принимаемыя для искорененія пьянства между нижними чинами и вообще въ простомъ народѣ, морское министерство предложило главному командиру кронштадтскаго порта усилить надзоръ за сохраненіемъ предписаннаго въ казармахъ порядка и отнеслось къ министру финансовъ съ просьбою принять тѣ мѣры, которыя онъ признаетъ нужными для того, чтобы продаваемое въ портовыхъ городахъ нижнимъ чинамъ морскаго вѣдомства хлѣбное вино не содержало въ себѣ зловредныхъ для здоровья началъ.

Мѣстныя начальства не переставали изыскивать средства къ уменьшенію между нижними чинами пьянства и всегда находили самое усердное содѣйствіе въ этомъ дѣлѣ со стороны министерства. Учрежденіе увеселительныхъ зрѣлищъ, для развлеченія нижнихъ чиновъ въ дни большихъ праздниковъ, на особо ассигнованныя для этого министерствомъ суммы, учрежденіе въ кронштадтскомъ театрѣ особыхъ даровыхъ мѣстъ для нижнихъ чиновъ, принадлежатъ къ этому роду мѣръ, но особенно утѣшительныя послѣдствія имѣла въ этомъ отношеніи мѣра, простая сама по

себѣ, принятая сперва въ 8-мъ флотскомъ экипажѣ въ Петербургѣ.

Введеніе паровыхъ самоваровъ въ казармахъ

Столь дозволительная и заслуживающая всякаго поощренія привычка употребленія чая служила поводомъ въ прежнее время въ крюковскихъ казармахъ къ немаловажнымъ безпорядкамъ. Нижніе чины, подъ благовиднымъ предлогомъ сходить въ сосѣднюю харчевню за кипяткомъ, имѣли возможность, чаще чѣмъ слѣдуетъ, выходить изъ казармъ и нерѣдко возвращались изъ этихъ харчевенъ хмѣльные или даже приносили въ самыя казармы въ чайникахъ подъ видомъ кипятка водку. Съ другой стороны, между семействами нижнихъ чиновъ употребленіе кипятка, при томъ ограниченномъ количествѣ, въ которомъ онъ имѣлся въ казармахъ, составляло предметъ постоянныхъ ссоръ. Для того, чтобы имѣть кипятокъ въ достаточномъ количествѣ, въ казармахъ былъ устроенъ паровой самоваръ, могущій давать 2,000 ведеръ кипятку въ сутки. Это незатѣйливое приспособленіе требовало на свое содержаніе самую ничтожную сумму, такъ какъ для нагрѣванія самовара употреблялся уже имѣвшійся паръ паровой водокачальни, снабжающій крюковскія казармы невскою водою; между тѣмъ эта мѣра принесла прекрасные результаты: пьянство въ экипажѣ чрезвычайно уменьшилось, точно также какъ число больныхъ и отданныхъ подъ судъ за растрату мундирныхъ вещей; ссоры же между семействами нижнихъ чиновъ, можно сказать, составляютъ даже рѣдкость. Приспособленіе это въ экономическомъ отношеніи

принесло большую пользу нижнимъ чинамъ, избавляя ихъ отъ необходимости уплачивать въ харчевнѣ по $1^1/_2$ коп. за чайникъ кипятку, что составляло на всю казарму до 4 р. 50 к. ежедневнаго расхода или болѣе 1,500 р. въ годъ. Будничныя отлучки людей въ харчевни прекратились и сами нижніе чины, сознавая всю пользу для ихъ быта отъ пароваго самовара, совершенно справедливо прозвали его золотымъ.

Эта полезная мѣра распространена и на другіе экипажи.

### *7) Призрѣніе нижнихъ чиновъ.*

Причины препятствовавшія учрежденію пенсіонныхъ кассъ.

Еще въ 50-хъ годахъ морское министерство было занято вопросомъ о призрѣніи нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства. Съ этою цѣлью оно разными путями собирало свѣдѣнія о пенсіяхъ, которыя назначаются матросамъ въ Англіи, Франціи, Даніи, Голландіи, Швеціи, Пруссіи и Австріи; составило необходимыя статистическіе расчеты по учрежденію у насъ кассы для пенсій и единовременныхъ пособій заслуженнымъ матросамъ, и разработывало этотъ предметъ какъ при помощи статей въ «Морскомъ Сборникѣ», такъ и у себя въ министерствѣ. Причины, не давшія возможности осуществиться этимъ предположеніямъ, заключались въ томъ, что устройство быта морскихъ отставныхъ нижнихъ чиновъ могло быть приведено въ исполненіе только одновременно съ военно-сухопут-

ными чинами, что осуществленіе этой мѣры для обоихъ вѣдомствъ было бы соединено съ весьма значительными затратами государственнаго казначейства, и что срокъ самой службы какъ въ морскомъ, такъ и въ сухопутномъ вѣдомствахъ подвергся въ теченіи періода большимъ сокращеніямъ. Тѣ условія обезпеченія, которыя требовались для поступившихъ въ службу уже въ возмужаломъ возрастѣ и прослужившихъ въ морской службѣ 25-ти лѣтній срокъ, для людей часто уже неспособныхъ ни къ какой работѣ, были вовсе не примѣнимы къ увольняемымъ послѣ 15-ти лѣтней службы, въ 35 лѣтнемъ возрастѣ, т. е. въ полномъ развитіи силъ. Въ этомъ возрастѣ здоровый мужчина способенъ заработывать себѣ хлѣбъ, и потому не представлялось надобности назначать ему пенсію; но справедливость требовала только выдавать единовременныя денежныя вознагражденія для обзаведенія себя и устройства своего быта въ отставкѣ.

Съ введеніемъ общей воинской повинности, уменьшившей срокъ дѣйствительной службы до 7 и менѣе лѣтъ, и эта послѣдняя необходимость исчезла и на попеченіи морскаго вѣдомства осталась лишь забота о положеніи инвалидовъ, получившихъ на службѣ увѣчья.

Въ морскомъ вѣдомствѣ имѣются два учрежденія, отвѣчающія этой послѣдней цѣли: каменно-островскій инвалидный Императора Павла I домъ и инвалидные хутора въ Николаевѣ и Севастополѣ.

Инвалидный Императора Павла I домъ, называвшійся прежде каменно-островскимъ инвалиднымъ до- Инвалидный Императора Павла I домъ.

момъ, основанъ въ первые годы царствованія Императрицы Екатерины II, по ходатайству Наслѣдника Престола, Великаго Князя и Генералъ-Адмирала Павла Петровича. Первоначальный штатъ этого учрежденія ограничивался 50-ю инвалидами, которые избирались изъ престарѣлыхъ и увѣчныхъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ флота, какъ одинокихъ, такъ и семейныхъ. Содержаніе имъ производилось по чинамъ и степенямъ, которые они занимали на службѣ, а именно: офицерамъ отъ 120 до 200 руб. асс., а нижнимъ чинамъ отъ 18 до 60 руб. асс. въ годъ на каждаго. Источникомъ этого содержанія было жалованье Великаго Князя Генералъ-Адмирала, составлявшее около 7,000 руб. асс.; отъ казны же никакихъ суммъ на содержаніе инвалидовъ въ то время не отпускалось. Инвалиды помѣщались въ томъ самомъ зданіи, которое существуетъ и теперь въ нѣсколько измѣненномъ видѣ на Каменномъ островѣ, близъ Строганова моста. Это каменный, одноэтажный домъ, расположенный вдоль берега рѣки Невки, имѣющій въ длину 85 саженъ и раздѣленный во всю длину коридоромъ въ двѣ сажени шириною. По обѣ стороны коридора расположены покои, всего 60, довольно просторные, свѣтлые и высокіе, съ русскими печами и подпольемъ въ каждомъ.

Многіе изъ инвалидовъ, почти съ самаго начала существованія инвалиднаго дома, предпочитали поселяться на жительство на мѣстахъ ихъ родины или же на вольнонаемныхъ квартирахъ въ С.-Петербургѣ

и его окрестностяхъ, причемъ они не лишались содержанія, которое производилось имъ отъ инвалиднаго дома. Допущеніе такого выбора повело къ тому, что въ инвалидномъ домѣ образовалось два разряда инвалидовъ: комплектные, имѣющіе жительство въ домѣ, и причисленные, получающіе только содержаніе, но живущіе внѣ дома. Пріемъ инвалидовъ предоставленъ былъ въ началѣ адмиралтействъ - коллегіи, которая брала при этомъ во вниманіе долговременность и безпорочность службы, а также и удостовѣреніе полиціи о хорошемъ поведеніи и бѣдности просителей. Впослѣдствіи, опредѣленіе въ инвалиды производилось только съ Высочайшаго разрѣшенія.

Въ 1827 году, Государь Императоръ Николай I, обративъ вниманіе на недостаточность средствъ инвалиднаго дома, ограничивавшихся однимъ лишь жалованьемъ Генералъ-Адмирала, повелѣлъ содержаніе *причисленныхъ* инвалидовъ принять на счетъ суммъ морскаго министерства, на слѣдующемъ основаніи: всѣмъ этимъ инвалидамъ, въ число коихъ должны поступать только семейные, выдавать по 28 руб. 57 коп. въ годъ, зачитая въ то число и полученные ими на службѣ пенсіоны. Женамъ и дѣтямъ этихъ инвалидовъ выдавать провіантъ, первымъ по смерть, а послѣднимъ до 12-ти лѣтняго возраста. Въ комплектные инвалиды принимать по преимуществу одинокихъ и семейныхъ, имѣющихъ не болѣе двухъ дѣтей. Вдовъ и дѣтей комплектныхъ инвалидовъ помѣщать, по возможности, въ разныя благотворительныя и сиротскія заведенія.

Дальнѣйшія улучшенія быта инвалидовъ послѣдовали въ настоящее царствованіе.

Въ 1859 году разрѣшено вдовамъ и дочерямъ комплектныхъ инвалидовъ выдавать отъ казны провіантъ, наравнѣ съ женами и дѣтьми причисленныхъ инвалидовъ.

Въ 1861 году комплектнымъ инвалидамъ предоставлено пользоваться провіантомъ, а равно и содержаніемъ въ томъ самомъ размѣрѣ, какъ они получали на службѣ, но не болѣе 10 руб. 30 коп., включая сюда и полученные ими за службу пенсіоны, кромѣ пенсіоновъ за увѣчья и раны. Тѣмъ же изъ нихъ, которымъ содержанія слѣдовало болѣе 10 р. 30 коп., право на провіантъ сохранялось только при условіи, если они откажутся отъ излишка содержанія сверхъ 10 руб. 30 коп.

Въ 1865 году въ пользу инвалиднаго дома назначены деньги, оставшіяся послѣ нижнихъ чиновъ, погибшихъ въ 1857 году на кораблѣ «Лефортъ», въ количествѣ 2,600 р., съ предоставленіемъ содержать на проценты съ этой суммы 4 причисленныхъ инвалидовъ.

Въ 1866 году, въ ознаменованіе 100-лѣтняго юбилея инвалиднаго дома, разрѣшено, независимо отъ получаемаго инвалидами содержанія, производить имъ нѣкоторые предметы обмундированія и приварочныя деньги, наравнѣ съ нижними чинами морскаго вѣдомства.

Наконецъ, въ 1871 году, средства инвалиднаго дома

увеличены передачею изъ Комитета о раненыхъ 310,000 руб., пожертвованныхъ во время крымской войны въ пользу чиновъ морскаго вѣдомства. Проценты съ этого капитала назначены на увеличеніе числа призрѣваемыхъ инвалидовъ, а равно и на улучшеніе ихъ быта.

Въ 1870 году былъ составленъ новый уставъ о призрѣніи инвалидовъ морскаго вѣдомства, объявленный въ приказѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала 26 декабря того года. Главнѣйшія положенія этого устава заключаются въ слѣдующемъ:

Право на призрѣніе въ инвалидномъ домѣ предоставлено всѣмъ отставнымъ нижнимъ чинамъ морскаго вѣдомства, которые, вслѣдствіе полученныхъ ими ранъ или увѣчій на службѣ, а также по преклонности лѣтъ и разстроенному здоровью, лишены возможности снискивать себѣ средства къ жизни собственными трудами.

Призрѣваемые въ домѣ нижніе чины раздѣляются на два разряда: а) бездѣтныхъ, живущихъ съ женами въ инвалидномъ домѣ, и б) имѣющихъ при себѣ дѣтей и проживающихъ на родинѣ или на вольныхъ квартирахъ. Первые именуются комплектными инвалидами, а вторые причисленными.

Тѣ и другіе инвалиды пользуются слѣдующимъ содержаніемъ: комплектные инвалиды, кромѣ помѣщенія въ домѣ съ отопленіемъ и освѣщеніемъ, получаютъ жалованье по 12 р. въ годъ, приварочныя по 18 р. въ годъ и провіантъ и обмундированіе въ натурѣ. Причисленные получаютъ одно денежное со-

держаніе въ размѣрѣ 75 руб. въ годъ. На дочерей всѣхъ вообще инвалидовъ производится: до 7-ми лѣтъ по 10 руб., а съ 7-ми до 12-ти лѣтъ по 20 руб. въ годъ. Получаемыя инвалидами за выслугу лѣтъ пенсіи засчитываются въ назначаемое имъ отъ инвалиднаго дома содержаніе; пенсіи же за раны и увѣчья сохраняются имъ, независимо отъ инвалиднаго содержанія.

Жены комплектныхъ инвалидовъ, со смертію ихъ мужей, оставляютъ инвалидный домъ, съ выдачею имъ при выходѣ единовременнаго пособія 12 руб. Вдовы же всѣхъ вообще инвалидовъ получаютъ пожизненно или до выхода въ замужество инвалидное содержаніе по 36 руб. въ годъ.

Раненые и увѣчные нижніе чины, не пользующіеся инвалиднымъ содержаніемъ, а равно и вдовы нижнихъ чиновъ, погибшихъ на службѣ, получаютъ постоянныя или единовременныя пособія, по усмотрѣнію высшаго морскаго начальства, въ размѣрѣ не выше годоваго содержанія причисленнаго инвалида.

Заболѣвающіе комплектные инвалиды пользуются въ имѣющемся при инвалидномъ домѣ лазаретѣ, устроенномъ на 8 кроватей, а въ случаѣ болѣзни, требующей продолжительнаго леченія, отправляются въ морскіе и военно-сухопутные госпитали.

Призрѣваемые инвалиды имѣютъ полную свободу располагать временемъ такъ, чтобы пребываніе въ домѣ не было для нихъ отягощеніемъ. На тѣхъ же изъ инвалидовъ, которые не обременены дряхлостію

и увѣчьемъ и, по заключенію медика, окажутся способными къ легкимъ работамъ, возлагаются нѣкоторыя занятія, относящіяся собственно къ поддержанію чистоты и опрятности инвалидныхъ помѣщеній. Остальныя работы по дому исполняются вольнонаемной прислугой.

Въ случаѣ какихъ либо проступковъ со стороны призрѣваемыхъ инвалидовъ, имъ дѣлаются увѣщанія и выговоры, а при безуспѣшности этихъ мѣръ, живущіе въ домѣ инвалиды перечисляются въ разрядъ причисленныхъ, а причисленные лишаются временно или навсегда инвалиднаго содержанія.

Признанные заслуживающими призрѣнія зачисляются кандидатами для опредѣленія въ инвалидный домъ, по мѣрѣ открывающихся вакансій. Раненые же и увѣчные, а равно и одержимые тяжкими неизлѣчимыми болѣзнями, принимаются всегда безъ очереди, установленной по кандидатскому списку.

Въ настоящее время средства инвалиднаго дома составляютъ:

1) проценты съ инвалиднаго капитала (*) около 20,000 р.

2) ассигнуемое по смѣтѣ министерства пособіе . . . . . 16,685 р.

(*) Инвалидный капиталъ морскаго вѣдомства состоитъ нынѣ въ процентныхъ бумагахъ на сумму 362,350 р. Онъ образовался: изъ переданныхъ отъ Комитета о раненыхъ 310,000 р., отъ присоединенія къ нему прежде существовавшихъ инвалидныхъ суммъ, отъ различныхъ пожертвованій въ пользу инвалидовъ и наконецъ отъ операцій съ процентными бумагами.

и 3) жалованье Генералъ-Адмирала и пенсія Его Высочества по ордену Св. Георгія. 3,494 р.

всего . . . 40,179 р.

Изъ этой суммы отдѣляется ежегодно около 4500 руб. на содержаніе 35 инвалидныхъ семействъ, живущихъ въ хуторахъ близъ Николаева и Севастополя; остальные 35,679 руб. употребляются сполна на выдачу содержанія и пособій находящимся на попеченіи инвалиднаго дома: 343 инвалидамъ, 262 женамъ ихъ, 203 вдовамъ и 62 дочерямъ, всего 892 лицамъ.

Инвалидные хутора.

Вообще должно сказать, что отставные служивые неохотно идутъ въ инвалидный домъ съ казарменнымъ устройствомъ, и это равно справедливо не только въ отношеніи къ нашимъ учрежденіямъ этого рода, но и къ иностраннымъ.

Для пріюта старымъ и больнымъ нужно прежде всего помѣщеніе въ тепломъ и здоровомъ климатѣ и большая свобода въ образѣ жизни, безъ всякихъ стѣсненій въ формѣ одежды и домашней обстановкѣ, безъ казарменныхъ правилъ и порядка. Посему лица, занимавшіяся спеціально разработкою этого предмета, высказывались противъ дальнѣйшаго развитія инвалидныхъ казарменныхъ помѣщеній въ Петербургѣ или его окрестностяхъ. Они доказывали предпочтительность среднихъ или южныхъ губерній для устройства инвалидныхъ пріютовъ въ видѣ небольшихъ домиковъ, во избѣжаніе лѣстницъ, непремѣнно одноэтажныхъ съ дворами и огородами, гдѣ инвалиды могли бы

держать свою корову, птицу и разводить овощи, что составляло бы для нихъ и удовольствіе и приносило бы пользу. Въ морскомъ министерствѣ были составлены соображенія о подобныхъ пріютахъ, и съ 1862 года они начали получать осуществленіе.

Пріюты эти находятся въ окрестностяхъ Николаева и Севастополя и называются инвалидными хуторами. Они состоятъ изъ отдѣльныхъ домиковъ, коихъ имѣется близь Николаева 21 и близь Севастополя 7. Устроены они на счетъ экономическаго капитала черноморскаго вѣдомства и обошлись казнѣ въ 50,000 р., т. е. среднимъ числомъ въ 1,785 р. каждый. Въ нихъ помѣщается 35 семейныхъ инвалидовъ: по одному семейству въ каждомъ изъ домиковъ въ окрестностяхъ Николаева и по два—въ каждомъ изъ севастопольскихъ домиковъ, которые построены на двѣ половины съ отдѣльными входами и службами.

Первоначально, хутора эти содержались на счетъ имѣвшагося въ черноморскихъ командахъ некомплекта нижнихъ чиновъ (по 3 человѣка на 100), а съ 1873 года, по утвержденіи положенія объ этихъ хуторахъ, всѣ расходы по этому предмету отнесены на счетъ инвалидныхъ суммъ морскаго вѣдомства.

Хутора назначены собственно для инвалидовъ черноморскаго вѣдомства, отличившихся храбростью въ сраженіяхъ, подвигами самоотверженія, многолѣтними плаваніями, а равно и для получившихъ на морѣ увѣчья.

Призрѣваемые въ хуторахъ инвалиды получаютъ

содержаніе наравнѣ съ комплектными инвалидами инвалиднаго Императора Павла I дома, и кромѣ того пользуются имѣющимися при хуторахъ садами и огородами, на пространствѣ отъ одной до двухъ десятинъ земли для каждаго домика, а равно садовыми и огородными орудіями, сараями, погребами, колодцами, мебелью и домашнею утварью.

Оказавшіеся, по старости и болѣзни, неспособными вести предоставленное имъ хозяйство и извлекать изъ него возможныя выгоды, увольняются изъ хуторовъ и получаютъ содержаніе, наравнѣ съ причисленными инвалидами инвалиднаго Императора Павла I дома, или же, по желанію ихъ, переводятся въ богадѣльни гражданскаго вѣдомства пансіонерами морскаго министерства. Вдовы и дочери этихъ инвалидовъ пользуются содержаніемъ, опредѣленнымъ для вдовъ и дочерей инвалиднаго Императора Павла I дома.

### *8) Инспекторскіе смотры.*

Значеніе инспекторскихъ смотровъ и ихъ результаты.

Изложенное выше изображаетъ, какія разнообразныя мѣры были принимаемы къ сформированію изъ нижнихъ чиновъ хорошихъ матросовъ и къ устройству ихъ быта. Эти мѣры обнимаютъ собою не только служебную дѣятельность чиновъ морскаго вѣдомства, но и частный ихъ бытъ, находящійся всегда въ такой близкой связи съ служебною обстановкою и дѣятельностью. Разработка этихъ мѣръ и приданіе имъ силы

обязательныхъ постановленій, стоили высшему морскому управленію очень большихъ трудовъ, но значеніе пользы они пріобрѣтаютъ лишь тогда, когда эти постановленія не остаются только на бумагѣ, а переходятъ въ дѣйствительную жизнь. Поэтому, попеченіе о томъ, чтобы изданныя постановленія не утрачивали въ исполненіи своей силы, чтобы они не оставались мертвою буквою вслѣдствіе рутиннаго, равнодушнаго отношенія къ дѣлу, или предумышленныхъ, корыстныхъ видовъ второстепенныхъ исполнителей,— составляло постоянную и серьезную заботу морскаго министерства, которое никогда не забывало той истины, что не такъ трудно изобрѣсти полезную мѣру, какъ осуществить ее на дѣлѣ.

Инспекторскіе смотры, производящіеся съ 1867 года непремѣнно ежегодно во всѣхъ портахъ, представляютъ весьма дѣйствительное средство для провѣрки дѣятельности мѣстныхъ начальниковъ. Прежнее постановленіе объ этихъ смотрахъ ограничивало ихъ задачу весьма тѣсными предѣлами опроса нижнихъ чиновъ, и дѣлало необходимымъ частое назначеніе ревизій. Въ 1866 году положеніе объ этихъ смотрахъ получило большее развитіе. На основаніи этого положенія, на инспектора возлагается обязанность осмотрѣть наружное состояніе командъ, ихъ боевое образованіе, бытъ и хозяйство, причемъ инспекторъ долженъ представить подробный отчетъ своего смотра, коснувшись въ немъ непремѣнно всѣхъ главныхъ указанныхъ ему вопросовъ.

Такая широкая задача инспекторскихъ смотровъ сдѣлала производство ревизій почти излишнимъ, и онѣ назначаются теперь только въ исключительныхъ случаяхъ.

Въ отношеніи матеріальнаго снабженія командъ предметами довольствія, можно сказать, что примѣровъ незаконнаго удержанія ихъ у нижнихъ чиновъ уже давно не было въ морскомъ вѣдомствѣ и немногія, предъявлявшіяся на инспекторскомъ смотру, претензіи возникали лишь вслѣдствіе нѣкоторой медленности и неточности въ распоряженіяхъ подлежащихъ частей, особенно при быстрыхъ и внезапныхъ передвиженіяхъ командъ. Инспекторскіе смотры, назначавшіеся ежегодно по портамъ, постоянно показываютъ, что состояніе морскихъ командъ находилось въ надлежащемъ порядкѣ, какъ относительно наружнаго вида людей, такъ и относительно пищеваго ихъ довольствія, обмундированія и другаго снабженія.

# ГЛАВА VIII.

## ПАРУСНЫЙ ФЛОТЪ. ПАРОВОЙ ДЕРЕВЯННЫЙ ФЛОТЪ.

Годы, предшествующіе крымской войнѣ, представляютъ въ дѣлѣ военнаго судостроенія ту характеристическую особенность, что въ военныхъ флотахъ всѣхъ европейскихъ державъ парусныя суда, достигшія въ то время, въ отношеніи силы, быстроты хода и поворотливости, высшей степени совершенства, какую только можно требовать отъ этого рода судовъ, составляли главную силу во флотахъ; паровыя же боевыя суда, незадолго предъ тѣмъ начавшія строиться, имѣли значеніе только вспомогательной силы. Но отношеніе этой послѣдней силы къ первой было въ различныхъ флотахъ неодинаково, и въ русскомъ флотѣ оно было особенно не въ пользу паровaго флота.

Парусный флотъ, какъ главная военно-морская сила Россіи до крымской войны.

Составъ балтійскаго флота, каспійской и охотской флотиліи до крымской войны опредѣлялся штатомъ, Высочайше утвержденнымъ 10 февраля 1826 года; для состава же черноморскаго флота особаго штата

не имѣлось. При опредѣленіи числа судовъ балтійскаго флота, «морское вѣдомство основывало свои сужденія», какъ сказано во всеподданнѣйшемъ докладѣ, «на прежнемъ штатѣ, примѣняясь притомъ къ ны«нѣшнему состоянію флотовъ сосѣдственныхъ державъ. «Это число судовъ будетъ съ одной стороны безъ «отягощенія государству въ разсужденіи содержанія, «а съ другой и весьма достаточно, не токмо къ обо«ронѣ нашихъ портовъ и границъ, но и для напа«дательныхъ военныхъ дѣйствій въ случаѣ надобности «въ ономъ».

Этой предначертанной программой руководилось морское вѣдомство въ своей судостроительной дѣятельности въ Балтійскомъ морѣ въ теченіи всего царствованія Императора Николая I-го, и къ началу крымской войны штатъ былъ выполненъ, съ тою только разницею, что, вмѣсто 22 парусныхъ фрегатовъ, числилось на дѣйствительной службѣ 14; остальныхъ же замѣняли 9 пароходо-фрегатовъ.

Судовой составъ флота при началѣ крымской войны.

При началѣ крымской войны составъ нашего флота былъ слѣдующій:

| | Готовыя суда. | | | Старыя и тимберующіяся суда. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Число судовъ. | Число орудій. | Число пар. силъ. | Число судовъ. | Число орудій. |
| *Въ Балтійскомъ морѣ:* | | | | | |
| кораблей парусныхъ . . . . . | 26 | 2122 | — | 7 | 584 |

| | Готовыя суда. | | | Старыя и тимберующіяся суда. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Число судовъ. | Число орудій. | Число пар. силъ. | Число судовъ. | Число орудій. |
| Фрегатовъ парусныхъ . . . . . | 9 | 412 | — | 3 | 132 |
| Фрегатовъ учебныхъ заведеній . . | 5 | 120 | — | — | — |
| Пароходо - фрегатовъ . . . . . | 9 | 103 | 3430 | — | — |
| Корветовъ парусныхъ . . . . . | 2 | 50 | — | 1 | 26 |
| Бриговъ. . . . | 6 | 106 | — | 1 | 20 |
| Шкунъ . . . . | 6 | 86 | — | — | — |
| Люгеровъ, яхтъ и тендеровъ. . . . | 10 | 84 | — | — | — |
| Малыхъ пароходовъ . . . . . | 12 | 50 | 722 | — | — |
| Судовъ гвардейскаго экипажа (изъ нихъ 2 парохода) . | 9 | 42 | — | — | — |
| Транспортовъ . . | 10 | 32 | — | — | — |
| Лоцъ судовъ . . | 3 | 12 | — | — | — |
| Пассажботовъ и ластовыхъ судовъ . | 33 | — | — | — | — |
| Гребной флотъ. . | 77 | 154 | — | — | — |
| Итого . | 217 | 3373 | 4152 | 12 | 762 |

| | Готовыя суда. | | | Старыя и тимберующіяся суда | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Число судовъ. | Число орудій. | Число пар. силъ. | Число судовъ. | Число орудій. |
| *Сверхъ того строилось:* | | | | | |
| корабль винтовый. | 1 | 84 | 500 | — | — |
| фрегатовъ винтовыхъ . . . . . | 3 | 153 | 1080 | — | — |
| шкунъ . . . . | 1 | 16 | — | — | — |
| транспортовъ . . | 2 | — | — | — | — |
| пароходовъ. . . | 2 | — | 80 | — | — |
| Итого . | 9 | 253 | 1660 | — | — |
| *Въ Черномъ морѣ:* | | | | | |
| кораблей парусныхъ . . . . . | 14 | 1440 | — | 2 | 168 |
| фрегатовъ . . . | 6 | 314 | — | 2 | 120 |
| пароходо - фрегатовъ . . . . . | 7 | 49 | 1960 | — | — |
| корветовъ . . . | 4 | 74 | — | — | — |
| бриговъ. . . . | 12 | 184 | — | — | — |
| шкунъ, яхтъ и тендеровъ. . . . . | 13 | 166 | — | 4 | 40 |
| малыхъ пароходовъ . . . . . | 24 | — | 2298 | — | — |
| транспортовъ . . | 32 | — | — | — | — |
| бомбардирское судно . . . . . | 1 | — | — | — | — |

| | Готовыя суда. | | | Старыя и тимберующіяся суда. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Число судовъ. | Число орудій. | Число пар. силъ. | Число судовъ. | Число орудій. |
| ластовыхъ судовъ. | 40 | — | — | — | — |
| гребной флотъ . | 28 | — | — | — | — |
| Итого . | 181 | 2227 | 2298 | 8 | 328 |
| *Сверхъ того строилось:* | | | | | |
| кораблей винтовыхъ . . . . . | 2 | 240 | 1000 | — | — |
| корветовъ винтовыхъ . . . . . | 2 | 40 | 400 | — | — |
| гребная канонерская лодка . . . | 1 | 2 | — | — | — |
| Итого . | 5 | 282 | 1400 | — | — |
| *Въ Бѣломъ морѣ:* | | | | | |
| разныхъ судовъ (въ томъ числѣ два парохода) . . . . | 10 | 22 | 120 | — | — |
| *Въ Каспійскомъ морѣ:* | | | | | |
| разныхъ судовъ (въ томъ числѣ восемь пароходовъ) . | 30 | 49 | 610 | — | — |
| *Въ Охотскомъ морѣ:* | | | | | |
| разныхъ судовъ (въ томъ числѣ винтовая шкуна) . . | 8 | 20 | 40 | — | — |

Такимъ образомъ наши военныя силы въ это

время почти исключительно состояли въ парусномъ флотѣ.

Качественное состояніе парусныхъ судовъ балтійскаго и черноморскаго флотовъ ко времени крымской войны.

Суда Балтійскаго моря въ качественномъ отношеніи были въ весьма неудовлетворительномъ состояніи. Парусные корабли и фрегаты были большею частію сосновые, изъ сыраго лѣса, слабой постройки и весьма посредственнаго вооруженія, такъ что, при каждомъ учебномъ плаваніи по портамъ Финскаго залива, весьма многіе изъ нихъ подвергались разнообразнымъ поврежденіямъ. Не было возможности составить изъ нихъ эскадру для продолжительнаго плаванія въ дальнихъ моряхъ, и съ большимъ трудомъ можно было отыскать даже нѣсколько отдѣльныхъ судовъ, которыя почитались бы способными совершить переходъ изъ Кронштадта къ берегамъ Восточной Сибири. Изъ V главы «Обзора» можно видѣть, какой печальный конецъ имѣло плаваніе нашихъ судовъ, отправленныхъ въ 1852 и 1853 годахъ въ Тихій океанъ. Фрегаты «Паллада» и «Аврора», тимберованные одинъ въ 1846, другой въ 1851 годахъ, были принуждены чиниться въ Англіи, и затѣмъ пришли къ мѣсту назначенія въ положеніи, дѣлавшемъ ихъ неспособными къ дальнѣйшей дѣятельной службѣ въ океанѣ. Корветъ «Наваринъ», избранный спеціалистами, какъ самый надежный, встрѣтивъ бурную погоду въ Нѣмецкомъ морѣ, получилъ поврежденія и течь, которыя заставили его зайти въ Англію для исправленія на $1^1/_2$ мѣсяца. По выходѣ изъ Портсмута, въ ноябрѣ 1853 года, корветъ снова по-

лучилъ сильную течь, заставившую его возвратиться въ Портсмутъ, для исправленія въ докѣ. Въ декабрѣ того же года, по вторичномъ исправленіи, «Наваринъ» снова отправился въ море, но вскорѣ вновь получилъ опасную течь, которая заставила его войти въ голландскій портъ Флиссингенъ, гдѣ, по тщательномъ осмотрѣ, онъ оказался совершенно негоднымъ не только для дальняго плаванія, но даже для возвращенія въ Россію, и былъ проданъ съ публичнаго торга. Транспортъ «Нѣманъ», только что спущенный на воду и отправленный изъ Кронштадта, встрѣтилъ штормъ въ Скагерракѣ, который причинилъ ему разныя поврежденія, заставившія его возвратиться для исправленій въ Гельсинеръ; оттуда «Нѣманъ» вышелъ въ концѣ сентября 1853 года и, послѣ сильнаго шторма, разбился о подводную скалу у шведскаго берега. Если столь ненадежными оказывались суда, выбираемыя обыкновенно изъ лучшихъ во флотѣ, для продолжительной и трудной службы въ дальнихъ моряхъ, то по этимъ образцамъ можно судить о состояніи вообще судовъ балтійскаго флота въ то время.

Главной причиной такого неудовлетворительнаго положенія нашихъ военныхъ судовъ было правило, установленное штатомъ 1826 года, имѣть въ балтійскомъ флотѣ не менѣе 27 линейныхъ кораблей. При обыкновенной продолжительности срока службы нашихъ кораблей, среднимъ числомъ около 9 лѣтъ, ежегодно приходило въ негодность по три корабля, и,

слѣдовательно, морское министерство должно было изготовлять ежегодно три новыхъ корабля, для пополненія ихъ комплекта. Но при нашихъ кораблестроительныхъ средствахъ и способахъ и неблагопріятныхъ климатическихъ условіяхъ, выполненіе такого правила было совершенно невозможно, такъ какъ мы были въ состояніи строить только одинъ корабль черезъ годъ въ Архангельскѣ и одинъ корабль черезъ два года въ Петербургѣ, и притомъ строить поспѣшно, что было крайне вредно для прочности работы. Вслѣдствіе этого, чтобы имѣть штатные 27 кораблей, являлась необходимость наскоро тимберовать старые корабли, и притомъ сырымъ сосновымъ лѣсомъ, отчего суда становились еще менѣе надежными для службы.

Положеніе черноморскаго паруснаго флота было совершенно другое, благодаря болѣе благопріятнымъ климатическимъ условіямъ, хорошему строевому лѣсу и дѣятельности двухъ лицъ, составившихъ себѣ громкое имя въ исторіи флота,—адмираловъ А. С. Грейга и М. П. Лазарева. Суда этого флота были прекрасно построены, изъ хорошаго матеріала и по новѣйшимъ чертежамъ; вооружены сильной артиллеріей и комплектованы опытными въ морскомъ дѣлѣ экипажами. Это поставило черноморскій флотъ на ряду съ первыми флотами Европы, такъ что еслибы мы сдѣлали сравненіе между разными рангами русскихъ, англійскихъ и французскихъ судовъ, построенныхъ до крымской войны, то оказалось бы, что

черноморскія суда ни по своимъ размѣрамъ, ни по боевымъ элементамъ, не уступили бы иностраннымъ. Напримѣръ, самые сильные англійскіе корабли (120-ти, 84-хъ и 74-хъ пушечные) и фрегаты (60-ти, 52-хъ и 44-хъ пушечные), нашли бы, при одиночномъ боѣ, совершенно равносильныхъ себѣ соперниковъ въ однотипныхъ съ ними черноморскихъ корабляхъ: «Три Святителя», «Ростиславъ», «Императрица Марія» и во фрегатахъ: «Кулевчи», «Коварна» и «Флора». Преимущество же англійскаго флота предъ черноморскимъ было бы только въ большемъ численномъ составѣ судовъ.

Какое же было положеніе нашего пароваго флота, по сравненію съ иностранными флотами, предъ началомъ крымской кампаніи?

Численность нашего пароваго флота передъ началомъ крымской войны.

Изъ вышеприведенной вѣдомости судовъ нашего флота въ началѣ 1853 года видно, что оба наши флота, балтійскій и черноморскій, имѣли въ своемъ составѣ паровыя суда, въ слѣдующемъ размѣрѣ:

| | Число судовъ. | Число пушекъ. | Число пар.силъ. |
|---|---|---|---|
| *Балтійскій флотъ:* | | | |
| готовыхъ: пароходо-фрегатовъ | 9 | 103 | 3430 |
| малыхъ пароходовъ | 12 | 50 | 722 |
| строющихся: кораблей винтовыхъ . . . . | 1 | — | 500 |
| фрегатовъ винтовыхъ . . . | 3 | — | 1080 |
| пароходовъ . . | 2 | — | 80. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Черноморскій флотъ:* | | | |
| готовыхъ: пароходо-фрегатовъ | 7 | 49 | 1960 |
| малыхъ пароходовъ | 24 | — | 2298 |
| строющихся: кораблей винтовыхъ . . . . | 2 | — | 1000 |
| корветовъ винтовыхъ . . . | 2 | — | 400. |

Кромѣ того, въ Бѣломъ морѣ было 2 малыхъ парохода безъ пушекъ (120 паровыхъ силъ), въ Каспійскомъ морѣ 8 малыхъ пароходовъ съ 16 пушками (610 паровыхъ силъ) и въ Охотскомъ морѣ одна винтовая шкуна.

Ходъ развитія постройки паровыхъ судовъ въ иностранныхъ государствахъ до крымской войны.

Великое изобрѣтеніе Фультона, примѣненное къ приведенію судовъ въ движеніе помощью колесъ и нашедшее первое себѣ осуществленіе въ 1807 году въ Америкѣ, получило дальнѣйшее развитіе уже послѣ смерти изобрѣтателя, когда былъ спущенъ въ 1818 году въ Нью-Іоркѣ пароходъ «Sawannah», предназначавшійся для Россіи, куда онъ совершилъ свой путь чрезъ Атлантическій океанъ въ 1819 году, съ заходомъ въ Англію. Въ Петербургѣ, однако, пароходъ не остался и возвратился въ Нью-Іоркъ. Пароходъ этотъ своимъ смѣлымъ опытомъ указалъ на практическую возможность быстраго и правильнаго пароходнаго сообщенія между Америкой и Европой, и съ той поры пароходство стало быстро развиваться, для удовлетворенія сначала собственно потребностямъ торговли. Но въ Англіи вскорѣ приступили къ постройкѣ паровыхъ судовъ и для удовлетворенія военно-морскихъ

цѣлей. Сперва военныя суда, въ видѣ малыхъ колесныхъ пароходовъ, строились только для портовыхъ надобностей и для буксированія парусныхъ судовъ; но затѣмъ англійское правительство рѣшилось увеличить свой флотъ особой вспомогательной эскадрой изъ паровыхъ судовъ, названныхъ потомъ пароходофрегатами. Отъ судовъ этого рода, подвергшихся разнымъ усовершенствованіямъ, требовались хорошія качества для плаванія какъ подъ парами, такъ и подъ парусами, чтобы они такимъ образомъ, при продолжительномъ крейсерствѣ и при дальныхъ переходахъ, не зависили отъ запаса топлива или исправности машины, но могли плавать и подъ парусами. Пароходофрегаты вооружались тяжелыми пушками, расположенными въ носу и кормѣ, на верхней палубѣ, на надлежащей высотѣ отъ горизонта воды, чтобы возможно было дѣйствовать ими одинаково хорошо какъ при штилѣ, такъ и при волненіи, и кромѣ того нѣсколькими орудіями меньшаго калибра по борту. Вмѣстительность пароходовъ должна была соотвѣтствовать удобному помѣщенію комплекта команды, судовой машины, запасовъ топлива и провизіи и, сверхъ того, опредѣленнаго количества десанта. Съ 1835 по 1844 годъ въ Англіи было построено 25 пароходофрегатовъ, съ водоизмѣщеніемъ отъ 800 до 1,800 тоннъ, съ машинами отъ 150 до 400 номинальныхъ силъ, со скоростью хода отъ 8 до 10 узловъ въ часъ.

Не смотря однако на неоспоримыя достоинства и на хорошіе достигнутые результаты, всѣ пароходо-

фрегаты обнаруживали существенные недостатки для того, чтобы служить боевыми судами. При своей относительно большой величинѣ, пароходо-фрегаты могли бы носить болѣе многочисленную и сильную артиллерію и особенно въ закрытой батареѣ; но увеличеніе числа и калибра пушекъ, изъ которыхъ самыя тяжелыя помѣщались на оконечностяхъ, обусловливало необходимость дѣлать носъ и корму значительно полнѣе, чѣмъ на обыкновенныхъ пароходахъ, въ ущербъ морскимъ качествамъ судна. Гребныя колеса, валъ и часть паровыхъ котловъ находились на пароходо-фрегатахъ выше ватерлиніи и, слѣдовательно, были вполнѣ открыты дѣйствію непріятельскихъ выстрѣловъ, отчего всякое поврежденіе въ названныхъ частяхъ могло привести пароходъ въ состояніе гораздо худшее противъ даже обыкновеннаго паруснаго судна. Самыя машины были слишкомъ громоздки и занимали много мѣста, вслѣдствіе чего на трехъ-мачтовыхъ пароходо-фрегатахъ не было возможности помѣстить гротъ-мачту гдѣ слѣдуетъ, а потому и центръ парусности не имѣлъ надлежащаго положенія. Такъ какъ полезное дѣйствіе колесъ зависило отъ степени ихъ углубленія, то перемѣны въ углубленіи судна во время плаванія и на волненіи, особенно же при боковой качкѣ, значительно уменьшали полезное дѣйствіе колесъ. Кромѣ того, колесные кожухи, при противныхъ вѣтрахъ и на большомъ волненіи, весьма увеличивали сумму преодолѣваемыхъ судномъ сопротивленій.

Всѣ перечисленные недостатки не было возможности устранить никакими усовершенствованіями колесныхъ пароходовъ, не смотря на огромныя суммы, потраченныя всѣми государствами на этотъ предметъ. Этому предмету были посвящены труды многихъ знаменитыхъ инженеровъ и кораблестроителей, но всѣ ихъ усилія не могли сдѣлать изъ колеснаго парохода боеваго судна въ полномъ смыслѣ этого слова. Эти недостатки, какъ присущіе системѣ колеснаго двигателя, вызвали необходимость измѣнить самую систему приложенія паровой силы къ движенію военныхъ судовъ и обусловили введеніе въ употребленіе винтоваго двигателя.

Изобрѣтеніе винтоваго двигателя и примѣненіе его къ боевымъ судамъ въ иностранныхъ государствахъ.

Это изобрѣтеніе имѣло рѣшительное вліяніе на боевое значеніе паровыхъ судовъ. На судахъ съ большимъ углубленіемъ, какими являются большею частію боевыя суда, винтъ представлялъ огромныя преимущества предъ гребными колесами. Въ нихъ механизмъ, котлы и самый двигатель скрыты подъ водою, т. е. находятся на суднѣ ниже ватерлиніи, что составляетъ важнѣйшее преимущество винтовыхъ военныхъ судовъ предъ колесными, такъ какъ машина вполнѣ защищена отъ ядеръ, паденія рангоута, а также отъ вреда при столкновеніи съ другими судами. Винтовыя суда могутъ пользоваться полной парусной силой, и такъ какъ дѣйствіе винта одинаково при всякомъ кренѣ судна, то всегда можно употреблять для движенія паровую силу или паруса, смотря по надобности, и превращать въ нѣсколько минутъ парусное судно

въ паровое, и особенно при устройствѣ подъемнаго винта. Винтовое судно можетъ имѣть вооруженную батарею по всей длинѣ борта, и если на немъ даже будутъ сбиты всѣ мачты, то винтъ дастъ средства выдерживать положеніе въ бою, слѣдовать за непріятелемъ или укрыться безопасно въ ближайшій портъ. Важное преимущество винтовыхъ судовъ состоитъ также въ томъ, что они, смотря по назначенію или по роду своей службы, могутъ имѣть или подъемный винтъ, или разобщающійся, употребляя въ послѣднемъ случаѣ винтъ съ тремя, четырьмя или болѣе лопастями, что даетъ возможность всегда выбрать винтъ той системы, какая наиболѣе окажется полезной для скорости хода.

Немедленно правительства нѣкоторыхъ иностранныхъ государствъ, преимущественно Англіи и Франціи, предприняли обширныя и дорогія испытанія надъ сравнительными достоинствами и недостатками колесныхъ и винтовыхъ судовъ, и, по мѣрѣ выясненія преимуществъ винтоваго двигателя предъ гребными колесами, стали постепенно приступать къ постройкѣ военныхъ судовъ, сначала со вспомогательнымъ винтовымъ двигателемъ, т. е. на которыхъ паруса имѣли главную движущую силу, а потомъ послѣдовательно увеличивая силу винтовой машины. Въ Сѣверной Америкѣ, около 1840 года, былъ построенъ первый военный винтовой фрегатъ «Princeton», длиною 164 фута, шириною 30 футъ, съ углубленіемъ $17^1/_2$ футъ и съ водоизмѣщеніемъ около 700 тоннъ. Винтовой двигатель

этого фрегата былъ системы Эриксона, съ шестью лопастями, діаметромъ 14 футъ, дѣлавшій отъ 32 до 36 оборотовъ въ минуту; машина его имѣла 400 номинальныхъ силъ, а скорость хода достигала до 14 миль въ часъ. Однако, такая скорость считалась тогда всѣми исключительно большой. Французское правительство приступило къ передѣлкѣ нѣкоторыхъ парусныхъ кораблей въ винтовые, а въ 1847 году заложило въ Тулонѣ по новому чертежу свой первый винтовой 90 пушечный корабль «Napoléon» съ машиною въ 900 номинальныхъ силъ, которая, на пробѣ въ 1851 году, развила 2400 индикаторныхъ силъ, причемъ корабль имѣлъ скорость хода 12 узловъ. Корабль этотъ оказался превосходнымъ паровымъ судномъ и такимъ же ходокомъ подъ парусами, что дало возможность значительнаго сбереженія топлива, котораго онъ помѣщалъ на 6 дней полнаго хода подъ парами. Полный успѣхъ своего перваго винтоваго корабля побудилъ французское правительство построить еще четыре корабля по тому же образцу, а затѣмъ вскорѣ было приступлено къ постройкѣ большихъ винтовыхъ фрегатовъ, и такимъ образомъ во Франціи было положено еще до крымской войны серьезное начало сооруженію сильнаго винтоваго деревяннаго флота.

Англійское правительство назначило въ 1845 году особую коммисію для разработки программы сооруженія военнаго винтоваго флота, какъ для защиты береговъ Великобританіи, такъ и для океанскаго плаванія. На основаніи того, что коммисія эта не нашла воз-

можнымъ предоставить паруснымъ кораблямъ защиту береговъ Англіи отъ нападеній паровыми судами, англійское адмиралтейство немедленно приступило къ передѣлкѣ нѣкоторыхъ деревянныхъ кораблей въ винтовые, которые были снабжены только вспомогательными машинами до 400 номинальныхъ силъ и достигали скорости хода 6 и 7 узловъ. Вслѣдъ за ними было заложено нѣсколько кораблей по новымъ чертежамъ, съ машинами въ 600 и 800 силъ; но скорость хода ихъ едва достигала до 8 узловъ, вслѣдствіе слабыхъ машинъ и неудовлетворительной конструкціи судовъ. Успѣхъ же постройки первыхъ французскихъ винтовыхъ судовъ заставилъ Англію обратить особенное вниманіе на сооруженіе винтовыхъ кораблей и фрегатовъ большой скорости и съ этой цѣлью были заложены 3 сто-пушечные корабля, съ машинами въ 1000 номинальныхъ силъ, и 3 сорока-пушечные фрегата, съ такими же машинами въ 1000 силъ. Эти суда достигли скорости хода отъ 12½ до 14 узловъ. Всѣ упомянутыя винтовыя суда были построены частью до крымской войны, во время которой они подверглись боевому испытанію во всѣхъ отношеніяхъ, и частью вскорѣ послѣ этой войны.

Ходъ развитія русскаго парового флота до крымской войны.

Въ Россіи слѣдили за этими нововведеніями и по распоряженіямъ морскаго вѣдомства производилась постройка сначала портовыхъ, а потомъ и морскихъ военныхъ пароходовъ.

Первый колесный пароходъ морскаго вѣдомства былъ «Скорый», построенный въ 1817 году на ижорскихъ

заводахъ для портовыхъ надобностей. Онъ былъ длиною 60 футъ, шириною 14½ футъ, съ углубленіемъ 7 футъ и имѣлъ машину въ 30 силъ; служба его продолжалась 22 года. Затѣмъ, съ 1817 по 1853 годъ, для балтійскаго флота и портовъ было построено:

малыхъ колесныхъ пароходовъ безъ артиллеріи 23, для портовыхъ надобностей, съ машинами отъ 15 до 140 номинальныхъ силъ. Изъ нихъ 8 пароходовъ построены заграницею, почти всѣ изъ желѣза, и 2 на частныхъ русскихъ верфяхъ, а остальные 13—на казенныхъ верфяхъ въ Петербургѣ и на ижорскихъ заводахъ. Сверхъ того, 3 малыхъ парохода, имѣвшіе по 6 и 8 пушекъ малаго калибра, плавали между портами Финскаго и Рижскаго заливовъ. Первый колесный пароходъ балтійскаго флота, вооруженный 8 пушками, былъ «Ижора», спущенный на воду въ 1826 году на ижорскихъ заводахъ; онъ имѣлъ машину въ 100 номинальныхъ силъ; главныя размѣренія его были: длина между перпендикулярами 133 ф. 8 д., ширина безъ обшивки 22 фута, среднее углубленіе 8 футъ, водоизмѣщеніе 459 тоннъ.

пароходо-фрегатовъ — 11, имѣвшихъ отъ 4 до 28 пушекъ, съ машинами отъ 200 до 540 номинальныхъ силъ. Изъ нихъ только 2 построены заграницей: «Камчатка» въ Нью-Іоркѣ, въ 1840 году, и «Владиміръ»—въ Ливерпулѣ, въ 1845 году; послѣдній содержалъ почтовое сообщеніе между Кронштадтомъ и Пруссіей. Первый же русскій пароходо-фрегатъ былъ «Богатырь», построенный въ Петербургѣ въ 1836 г.;

на немъ въ первый разъ была употреблена машина прямаго дѣйствія, въ 240 номинальныхъ силъ, изготовленная на ижорскихъ заводахъ. Артиллерія его первоначально состояла изъ 28 пушекъ; главныя размѣренія его были: длина по палубѣ 186 футъ, наибольшая ширина 32 ф. 9 д., водоизмѣщеніе 1342 тонна. Рангоутъ трехъ-мачтовый, съ реями на фокъ-мачтѣ.

Первый колесный пароходъ для черноморскаго флота былъ «Везувій», построенный въ Николаевѣ въ 1820 году; онъ имѣлъ 94 фута длины, 20 футъ ширины и 9 футъ углубленія. Онъ былъ безъ пушекъ и употреблялся для портовыхъ надобностей до 1830 г. Первый же пароходъ, вооруженный артиллеріей, былъ 14-ти пушечный «Метеоръ», построенный въ Николаевѣ въ 1825 году.

Съ 1820 по 1853 годъ, было построено для Черноморскаго флота и портовъ:

малыхъ пароходовъ безъ артиллеріи—8, для портовыхъ надобностей, съ машинами отъ 20 до 80 номинальныхъ силъ; изъ нихъ 4 построены въ Николаевѣ, 1 въ Англіи и 3 переданы отъ сухопутнаго вѣдомства;

малыхъ пароходовъ съ артиллеріей—27, для плаванія по черноморскимъ и азовскимъ портамъ; они имѣли отъ 2 до 14 пушекъ малаго калибра, машины отъ 40 до 140 номинальныхъ силъ; изъ нихъ 9 построены въ Николаевѣ и 18 куплены или построены въ Англіи;

пароходо-фрегатовъ—7, имѣвшихъ отъ 4 до 9 пушекъ, машины отъ 260 до 400 силъ; всѣ они построены въ Англіи.

Первый колесный пароходъ для бѣломорской флотиліи былъ «Легкій», построенный въ Архангельскѣ въ 1825 году, съ машиною въ 60 номинальныхъ силъ. Съ 1825 по 1853 годъ было построено въ Архангельскѣ всего 5 пароходовъ, для портовыхъ надобностей, безъ артиллеріи и съ машинами на каждомъ по 60 силъ.

Два первыхъ колесныхъ парохода для каспійскоі флотиліи были построены одновременно въ 1828 году въ Астрахани, по одинаковымъ чертежамъ, съ машинами въ 40 номинальныхъ силъ на каждомъ. Затѣмъ, съ 1828 по 1853 годъ, было построено для каспійскоі флотиліи всего 10 пароходовъ, для портовыхъ надобностей и для плаванія по Каспійскому морю, съ машинами отъ 40 до 100 номинальныхъ силъ. Изъ нихъ 4 построены изъ дерева въ Астрахани; 2 желѣзныхъ—на частномъ Воткинскомъ заводѣ, и 4 желѣзныхъ заграницей (три въ Англіи и одинъ въ Голландіи), откуда были доставлены въ частяхъ въ Астрахань. Въ числѣ этихъ 10 пароходовъ, 2 имѣли по 8 пушекъ малаго калибра.

Въ сибирской флотиліи существовалъ только одинъ пароходъ «Аргунь», построенный въ 1853 году изъ желѣза на Шилкинскомъ заводѣ; онъ имѣлъ 87 футъ длины, 22 фута ширины и машину въ 60 номинальныхъ силъ.

Для болѣе успѣшнаго развитія военнаго судостроенія въ Россіи, былъ учрежденъ въ 1842 году особый пароходный комитетъ, на обязанность котораго было возложено разсмотрѣніе, исправленіе и составленіе чертежей всѣхъ строившихся паровыхъ судовъ, а также обсужденіе и испытаніе разныхъ проектовъ, относившихся до развитія пароходства вообще. Дѣйствія этого комитета прекратились лишь въ 1856 году и слились съ обязанностями кораблестроительнаго департамента и кораблестроительнаго техническаго комитета.

Быстрое введеніе винтоваго двигателя на судахъ англійскаго и французскаго флотовъ указывало на переворотъ, совершившійся въ дѣлѣ военнаго судостроенія въ Европѣ. Въ Россіи, хотя не производилось самостоятельныхъ опытовъ надъ судами съ винтовымъ двигателемъ, но морское министерство приступило въ 1846 году къ постройкѣ, по чертежамъ пароходнаго комитета, «Архимеда», нашего перваго винтоваго фрегата, спущеннаго на воду въ Петербургѣ въ 1848 г. Главныя его размѣренія были слѣдующія: длина между перпендикулярами 179 футъ; наибольшая ширина 44 ф. 6 д.; углубленіе носомъ 19 ф. 6 д., кормою 20 ф. 9 д. Онъ былъ построенъ изъ лиственицы съ частью дуба и снабженъ вспомогательной машиной въ 300 номинальныхъ силъ. Но этотъ первый опытъ постройки у насъ винтоваго военнаго судна окончился катастрофой. 6 октября 1850 года фрегатъ «Архимедъ» разбился во время пасмурной погоды въ Балтійскомъ

морѣ у острова Борнгольма, и такимъ образомъ при началѣ крымской войны у насъ не было на водѣ ни одного боеваго судна съ винтовымъ двигателемъ.

Качественное состояніе паровыхъ судовъ балтійскаго и черноморскаго флотовъ ко времени крымской войны.

Изъ сравненія вышеизложенныхъ данныхъ о степени развитія паровыхъ флотовъ въ морскихъ первоклассныхъ державахъ съ данными о судовомъ составѣ нашего пароваго флота, балтійскаго и черноморскаго, можно видѣть, что нашъ паровой флотъ, въ отношеніи своего развитія, находился далеко назади. Въ то время, когда въ Англіи и Франціи суда, приводимыя въ движеніе винтовымъ двигателемъ, составляли значительный процентъ каждой эволюціонной эскадры, у насъ не было ни одного винтоваго судна въ плаваніи, и только 8 судовъ находились на стапеляхъ нашихъ адмиралтействъ. Колесные пароходо-фрегаты, построенные или по англійскимъ образцамъ, или въ Англіи, съ машинами изготовленными также преимущественно заграницей, не уступали своимъ иностраннымъ собратамъ, ни по своимъ морскимъ качествамъ, ни по прочности постройки; но относительно увеличенія числа этихъ судовъ мы находились въ полной зависимости отъ Англіи, а между тѣмъ не могли расчитывать на пополненіе недостающихъ перевозочныхъ средствъ паровыми судами торговаго флота, котораго въ то время у насъ вовсе не было. Тогда какъ во всѣхъ западныхъ государствахъ и особенно въ Англіи постройка частныхъ пароходовъ, какъ рѣчныхъ, такъ и океанскихъ, болѣе или менѣе предшествовала постройкѣ военныхъ пароходовъ, у насъ,

напротивъ, развитіе военнаго пароходства значительно опередило частную пароходную дѣятельность. Въ Черномъ, Балтійскомъ и Каспійскомъ моряхъ даже почтовое сообщеніе производилось казенными судами. Въ Балтійскомъ морѣ сообщеніе на частныхъ пароходахъ ограничивалось С.-Петербургомъ, Кронштадтомъ и Петергофомъ, и началось лишь съ 1849 года. На Волгѣ въ 1846 году былъ только одинъ частный пароходъ. Между тѣмъ въ это время на западѣ существовало уже множество частныхъ пароходовъ и имѣлись большія частныя компаніи, содержавшія, при субсидіи отъ правительствъ, правильныя сообщенія со всѣми частями свѣта. Пароходы и транспорты частныхъ компаній имѣли большое значеніе въ крымской войнѣ, и въ присоединеніи частныхъ пароходовъ къ военнымъ эскадрамъ заключался секретъ по истинѣ изумительныхъ средствъ и силъ враждебныхъ намъ державъ.

Послѣдствія крымской войны для черноморскаго флота.

Участіе судовъ черноморскаго флота въ военныхъ дѣйствіяхъ 1853—1856 годовъ излагается въ главѣ XII второй части «Обзора». Славный день Синопской битвы составляетъ одну изъ самыхъ блестящихъ страницъ исторіи черноморскаго флота. Кромѣ того, съ открытія военныхъ дѣйствій съ Турціей въ октябрѣ 1853 года до начала сентября 1854 года, когда въ виду Севастополя появился союзный флотъ двухъ сильнѣйшихъ морскихъ державъ Европы, суда черноморскаго флота выходили изъ Севастополя или для перевозки войскъ или для крейсерства.

Союзный англо-французскій флотъ, назначенный для военныхъ дѣйствій въ Черномъ морѣ въ кампанію 1854 года, состоялъ, не считая военныхъ судовъ турецкаго флота, изъ слѣдующаго числа парусныхъ и паровыхъ военныхъ судовъ:

Англійскій флотъ—изъ 13 парусныхъ и 24 паровыхъ судовъ; онъ имѣлъ 1329 орудій, 5,859 паровыхъ силъ и 13,918 матросъ и морскихъ солдатъ. Изъ числа 24 паровыхъ судовъ было: 2 винтовыхъ корабля (172 орудія), 2 винтовыхъ фрегата и 20 пароходо-фрегатовъ и колесныхъ пароходовъ.

Французскій флотъ—изъ 14 парусныхъ и 12 паровыхъ судовъ; онъ имѣлъ 1,120 орудій и 4,960 паровыхъ силъ; изъ числа 12 паровыхъ судовъ было: одинъ 90 пуш. винтовой корабль, 8 винтовыхъ фрегатовъ и корветовъ и 3 колесныхъ парохода.

Морскія силы Россіи въ Черномъ морѣ не были въ состояніи соперничать съ могущественнымъ соединеннымъ флотомъ двухъ первоклассныхъ морскихъ державъ; поэтому черноморскій флотъ долженъ былъ по необходимости укрыться подъ защиту севастопольскихъ укрѣпленій, гдѣ онъ и сосредоточился въ числѣ 14 кораблей, 7 фрегатовъ, 11 пароходовъ и значительнаго числа другихъ, меньшаго ранга судовъ, имѣвшихъ вмѣстѣ около 2 тысячъ орудій. Здѣсь, въ водахъ знаменитаго севастопольскаго рейда, послѣ высадки непріятельскихъ войскъ въ Евпаторіи и неудачнаго для насъ альминскаго сраженія, эти суда, сооруженныя въ долгій періодъ времени съ громадными

усиліями и пожертвованіями, съ именами которыхъ было соединено такъ много славныхъ историческихъ воспоминаній, должны были найти себѣ могилу, чтобы преградить собою непріятелю входъ на рейдъ. Черноморскіе моряки, доказавшіе свое искусство и могущество на морѣ, должны были невольно отказаться отъ своего прямаго назначенія и выступили на новое для нихъ поприще сухопутныхъ дѣйствій, для защиты укрѣпленій своего роднаго города, осаждавшагося сильнымъ противникомъ съ моря и берега въ теченіи 11 мѣсяцевъ.

Въ оборонѣ Севастополя Россія лишилась всего черноморскаго флота, отъ котораго, по заключеніи парижскаго мира, уцѣлѣлъ весьма небольшой остатокъ. Съ начала крымской войны и до заключенія парижскаго мира исключено изъ судоваго состава черноморскаго флота 93 судна, затопленныхъ, сожженныхъ или разобранныхъ. Изъ этого числа: 16 кораблей (изъ нихъ 15 затоплены и 1 разобранъ на блиндажи); 8 фрегатовъ (6 затоплены, 1 сгорѣлъ отъ разрыва бомбы и 1 разобранъ на дрова); 8 пароходо-фрегатовъ (всѣ затоплены); 5 корветовъ (4 затоплены и одинъ проданъ въ Тріестѣ); 10 бриговъ (7 затоплены, 1 утонулъ отъ пробоины, 2 проданы); 12 шкунъ, тендеровъ и яхтъ (9 затоплены, 2 затонули отъ пробоинъ, 1 шкуна уничтожена непріятелемъ въ Таганрогѣ); 10 малыхъ пароходовъ (3 затоплены, 4 сожжены, 2 взорваны и 1 разбился); 20 транспортовъ (15 затоплены, 3 потонули отъ пробоинъ, 1 разобранъ на

дрова и 1 уничтоженъ); 4 лоцъ-судна (одно взято въ плѣнъ, 2 затоплены и одно уничтожено непріятелемъ).

Послѣ крымской войны, отъ бывшаго черноморскаго флота остались слѣдующія суда въ разныхъ портахъ: 12 небольшихъ пароходовъ, 22 парусныхъ судна и 37 гребныхъ канонерскихъ лодокъ.

Балтійскій флотъ въ войну 1853—1856 годовъ.

Англо-французскій флотъ, назначенный для военныхъ дѣйствій въ Балтійскомъ морѣ въ кампанію 1854 года, состоялъ изъ слѣдующаго числа парусныхъ и паровыхъ военныхъ судовъ:

*Англійскій флотъ*—11-ти парусныхъ и 33 паровыхъ судовъ; онъ имѣлъ 2,200 орудій, 16,000 паровыхъ силъ и 22,000 матросъ и морскихъ солдатъ. Въ числѣ 33 паровыхъ судовъ было: 13 винтовыхъ кораблей, 8 фрегатовъ и корветовъ и 12 пароходо-фрегатовъ и колесныхъ пароходовъ.

*Французскій флотъ*—15-ти парусныхъ и 8 паровыхъ судовъ; онъ имѣлъ 1,250 орудій и 1,790 паровыхъ силъ. Въ числѣ 8 паровыхъ судовъ было: одинъ 100 пуш. винтовый корабль, 2 фрегата и 5 колесныхъ пароходовъ.

Послѣ разрыва съ западными державами въ началѣ 1854 года, балтійскій флотъ, вслѣдствіе огромнаго неравенства силъ съ паровымъ флотомъ союзныхъ державъ, былъ обреченъ силою обстоятельствъ на одну лишь пассивную защиту Кронштадта, Свеаборга, Выборга, Нарвы, Риги и Або. Объ участіи балтійскаго флота въ защитѣ этихъ мѣстностей разсказано

*

въ главѣ XII второй части «Обзора». Это участіе не могло быть велико при помощи тѣхъ парусныхъ судовъ, которыя составляли главную силу балтійскаго флота, но военныя дѣйствія вызвали энергическую, усиленную дѣятельность по приведенію этого флота въ современное положеніе, посредствомъ постройки паровыхъ судовъ съ винтовымъ двигателемъ, и эта дѣятельность въ короткій срокъ измѣнила составъ нашего балтійскаго флота.

Кораблестроительная дѣятельность по балтійскому флоту во время крымской войны.

Еще въ 1851 и 1852 годахъ было приступлено къ постройкѣ двухъ 44-хъ пушечныхъ винтовыхъ фрегатовъ «Палканъ» и «Марія» и, по примѣру Англіи и Франціи, къ передѣлкѣ парусныхъ кораблей «Выборгъ», «Константинъ» и «Орелъ» въ винтовыя суда. «Палканъ» строился въ Архангельскѣ изъ лиственицы съ частію дуба и сосны, спущенъ на воду въ маѣ 1853 года, а осенью того же года приведенъ подъ парусами въ Кронштадтъ для установки машины, которая была заказана въ Англіи. Лѣтомъ 1854 года, послѣ установки машины, «Палканъ» началъ кампанію и былъ такимъ образомъ первымъ винтовымъ фрегатомъ балтійскаго флота во время крымской войны. Постройка фрегата «Марія» и перестройка кораблей «Выборгъ», «Константинъ» и «Орелъ» производились въ Петербургѣ, а машины для всѣхъ этихъ судовъ были заказаны въ Англіи, но до войны была получена лишь одна машина для «Выборга», а остальныя три конфискованы англійскимъ правительствомъ при объявленіи войны. Такимъ образомъ, изъ упомянутыхъ

трехъ кораблей, только одинъ «Выборгъ» могъ быть изготовленъ въ кампанію 1854 и 1855 годовъ. Для первоначальной сборки и установки машинъ на нашихъ двухъ первыхъ винтовыхъ судахъ были выписаны англійскіе механики.

Совершенная неподготовленность нашихъ казенныхъ адмиралтействъ и заводовъ къ столь сложнымъ работамъ, какъ постройка винтовыхъ судовъ, недостатокъ механическихъ средствъ, весьма ограниченное число хорошихъ мастеровыхъ, отсутствіе всякой опытности инженеръ-строителей и механиковъ въ совершенно новомъ дѣлѣ, неимѣніе запасовъ крѣпкаго лѣса, необходимаго для судовъ новаго рода, которыя требовали иныхъ матеріаловъ и иной работы, наконецъ неимѣніе частныхъ судостроительныхъ и механическихъ заводовъ, которые могли бы явиться на помощь правительству въ этомъ трудномъ дѣлѣ,—все это составляло громадное препятствіе къ пополненію балтійскаго флота современными судами. Но эти затрудненія не остановили дѣятельности Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала въ преслѣдованіи цѣли, которая одна могла придать балтійскому флоту боевую силу, и онъ рѣшился въ трудные годы тяжкой войны положить начало нашей независимости отъ заграничныхъ заводовъ созданіемъ на нашихъ отечественныхъ казенныхъ и частныхъ заводахъ средствъ для постройки винтовыхъ судовъ. Это вызвало небывалую дѣятельность въ нашихъ сѣверныхъ адмиралтействахъ. Цѣлый рядъ улучшеній и нововведеній, обусловлен-

ныхъ потребностями современнаго судостроенія, начали вводиться, въ виду такъ сказать непріятеля, на нашихъ казенныхъ адмиралтействахъ и заводахъ. Въ то же время сдѣлано было приглашеніе частнымъ заводамъ принять на себя изготовленіе винтовыхъ механизмовъ при покровительствѣ и всевозможномъ содѣйствіи морскаго министерства. Предложеніе это было принято съ признательностью нашими заводчиками, но они были до такой степени неготовы къ исполненію столь неожиданныхъ работъ, что морскому министерству приходилось даже раздроблять свои заказы, такъ что предметы, входящіе въ составъ одного механизма, изготовлялись на нѣсколькихъ заводахъ. При высокомъ развитіи въ странѣ механической техники, выдѣлка каждой спеціальной вещи на особомъ заводѣ служитъ ручательствомъ совершенства такой выдѣлки, какъ результата большой практики завода. Но такое раздробленіе у насъ заказовъ 25 лѣтъ тому назадъ объясняется не совершенствомъ техники, а крайнею бѣдностью техническихъ средствъ и знаній. Такіе заказы однако не только помогли морскому вѣдомству, но и оказали весьма благодѣтельное дѣйствіе на частные заводы. Ихъ дѣятельность увеличилась, и новые капиталы обратились на ту отрасль промышленности, которая обѣщала развиться до большихъ размѣровъ.

Благодаря всѣмъ этимъ мѣрамъ, въ теченіи менѣе двухъ лѣтъ построено было 75 винтовыхъ канонерскихъ лодокъ и 14 корветовъ, и всѣ эти суда были

снабжены механизмами русской работы. Работы эти производились при слѣдующихъ обстоятельствахъ.

Не ранѣе декабря 1854 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ экстренномъ сооруженіи къ навигаціи 1855 года 38 винтовыхъ канонерскихъ лодокъ, предназначавшихся составить шхерную паровую флотилію. Къ постройкѣ лодокъ, по образцу двухъ предварительно построенныхъ, было немедленно приступлено въ пяти разныхъ пунктахъ, и, не смотря на краткость срока, всѣ 38 лодокъ были построены, спущены и вооружены въ назначенное время. Матеріаломъ для постройки служила лиственица, сосна и частію дубъ; стоимость корпуса каждой лодки была опредѣлена среднимъ числомъ по 20 т. р. Машины для этихъ лодокъ, высокаго давленія, отъ 50 до 75 номинальныхъ силъ, были заказаны на одномъ казенномъ и на восьми частныхъ заводахъ, со среднею стоимостью каждой по 18,916 р. Лѣтомъ 1855 года приступлено къ новой постройкѣ, на тѣхъ же основаніяхъ, еще 35 такихъ же лодокъ, которыя надлежало изготовить къ кампаніи 1856 года. Этотъ экстренный заказъ былъ также своевременно выполненъ, со среднею стоимостью каждой лодки по 20 т. р., а машины по 21,561 руб.

Постройка 14 винтовыхъ корветовъ, по одинаковымъ чертежамъ, съ артиллеріею на каждомъ изъ 11 орудій, съ машинами въ 200 силъ, была начата одновременно осенью 1855 года. Всѣ 14 корветовъ: «Бояринъ», «Новикъ», «Воевода», «Посадникъ», «Рын-

да», «Гридень», «Волъ», «Волкъ», «Медвѣдь», «Зубръ», «Рысь», «Вепрь», «Буйволъ» и «Удавъ», были спущены на воду и изготовлены по корпусу и механизму въ 1856 году. Постройка ихъ корпусовъ и изготовленіе машинъ высокаго давленія были произведены въ Петербургѣ, на казенныхъ и частныхъ верфяхъ и заводахъ, изъ такихъ же матеріаловъ и на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и постройка канонерскихъ лодокъ; стоимость ихъ корпуса простиралась отъ 101 до 124 т. руб., а машины по 50 т. руб.

Но этимъ не ограничивалась кораблестроительная дѣятельность балтійскаго флота. Въ это же время строились 6 кораблей: 74 пушечный «Константинъ»; 84 пушечные: «Орелъ», «Гангудъ», «Вола», «Ретвизанъ», и 110 пушечный «Императоръ Николай 1-й»; 3 фрегата: 44 пушечный «Марія» и 53 пушечные: «Громобой» и «Илья Муромецъ», и 6 винтовыхъ клиперовъ: «Разбойникъ», «Опричникъ», «Стрѣлокъ», «Пластунъ», «Наѣздникъ» и «Джигитъ». Всѣ эти суда были окончены постройкою и изготовлены къ плаванію уже по окончаніи войны.

Изъ кораблей, «Константинъ», «Орелъ», «Гангудъ» и «Вола» передѣланы изъ прежнихъ парусныхъ, съ употребленіемъ для этого лиственницы и сосны съ частью дуба; машины изготовлены: для «Константина» въ Англіи по заключеніи мира, для остальныхъ же въ Россіи, на частныхъ заводахъ. Хотя эти корабли были совершенно перестроены, удлинены и расширены, для увеличенія ихъ водоизмѣщенія соотвѣт-

ственно вѣсу машинъ и топлива, но морское министерство уже тогда хорошо сознавало, что отъ нихъ нельзя ожидать вполнѣ удовлетворительныхъ качествъ, что, вслѣдствіе недостаточнаго ихъ водоизмѣщенія для топлива и другихъ запасовъ, эти корабли не въ состояніи совершать продолжительныхъ морскихъ переходовъ подъ парами, и что они могутъ быть съ пользою употребляемы только въ своихъ или европейскихъ моряхъ, гдѣ не представляется затрудненій къ пополненію необходимыхъ запасовъ. Что касается до «Ретвизана» и «Императора Николая I», то оба они построены въ Петербургѣ по новымъ чертежамъ, изъ дуба съ частію лиственицы и сосны; машины изготовлены для «Ретвизана» въ Россіи на частномъ заводѣ, для «Императора Николая I» въ Англіи.

Фрегатъ «Марія» построенъ въ Петербургѣ, «Громобой»—въ Гельсингфорсѣ на частной верфи, «Илья Муромецъ»—въ Архангельскѣ и приведенъ въ 1857 году подъ парусами въ Кронштадтъ. Всѣ они построены изъ дуба съ частью лиственицы и сосны; машины для нихъ въ 360 номинальныхъ силъ изготовлены въ Россіи на частныхъ заводахъ.

Шесть винтовыхъ клиперовъ начаты постройкою въ Архангельскѣ въ концѣ 1855 года, по одинаковымъ чертежамъ, съ 6-ю пушками каждый и съ машинами высокаго давленія по 150 силъ. Они строились казенными средствами, изъ лиственицы съ частью дуба и сосны; спущены на воду лѣтомъ 1856 года и приведены въ Кронштадтъ въ 1856 и 1857 годахъ, для

установки машинъ, изготовленныхъ на ижорскихъ заводахъ. Средняя стоимость корпуса каждаго клипера составила—63,980 руб. и машины 40 т. руб.

Къ числу судовъ, заложенныхъ и строившихся во время крымской войны, слѣдуетъ присоединить еще два винтовые 135 пушечные корабля «Синопъ» и «Цесаревичъ», сперва назначавшіеся для службы въ Черномъ морѣ. Оба они строились въ Николаевѣ изъ дуба съ частью лиственицы и сосны и въ 1859 году были переведены подъ парусами въ Кронштадтъ. Машины для нихъ изготовлены въ Англіи.

Всѣ эти суда были окончательно изготовлены къ плаванію въ слѣдующей послѣдовательности:

Въ 1855 году фрегатъ «Палканъ» и корабль «Выборгъ».
— 1857 — корабли «Константинъ» и «Орелъ», фрегатъ «Аскольдъ» (бывшій «Марія»), 9 корветовъ и три клипера.
— 1858 — корабль «Ретвизанъ», фрегатъ «Громобой», три корвета и одинъ клиперъ.
— 1859 — корабли «Гангудъ» и «Вола», фрегатъ «Илья Муромецъ», два корвета и два клипера.
— 1860 — корабли «Синопъ» и «Цесаревичъ».
— 1861 — корабль «Императоръ Николай I».

Качественное состояніе нашихъ винтовыхъ судовъ, построен-

Въ теченіи первыхъ трехъ лѣтъ послѣ заключенія парижскаго мира, большая часть этихъ судовъ перебывала въ болѣе или менѣе продолжительномъ загра-

ничномъ плаваніи, а именно, съ лѣта 1856 по 1 января 1859 года, были заграницей: 2 корабля, 4 фрегата, 13 корветовъ и 5 клиперовъ, всего 24 винтовыхъ судна. Слѣдовательно, суда эти могли хорошо испытать и обнаружить свои достоинства и недостатки.

ныхъ во время крымской войны.

Относительно качествъ нашихъ первыхъ винтовыхъ судовъ, необходимо повторить здѣсь слова, выраженныя еще во всеподданнѣйшемъ отчетѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала за 1856 годъ: «Только по заключеніи парижскаго мира «морское министерство получило возможность распо«рядиться постройкой винтовыхъ судовъ надлежа«щимъ образомъ, ибо до того времени политическія «обстоятельства вынуждали насъ торопиться, а по«тому отъ винтовыхъ судовъ, которыя мы уже имѣ«емъ, нельзя ожидать тѣхъ достоинствъ, какія должно «имѣть военное судно, прочно и неторопливо по«строенное. Тоже должно сказать и о механизмахъ «на имѣющихся уже у насъ винтовыхъ судахъ».

Трехлѣтній опытъ вполнѣ оправдалъ справедливость этихъ словъ. Наша вынужденная торопливость, а равно неопытность въ дѣлѣ постройки винтовыхъ судовъ и механизмовъ, имѣли неизбѣжнымъ слѣдствіемъ, что эти первыя винтовыя суда оказались съ большими недостатками и не были въ состояніи выдержать строгой морской критики; что употребленный матеріалъ, лѣсъ и желѣзо далеко не соотвѣтствуютъ надлежащимъ качествамъ. Въ подтвержде-

ніе можно указать на многіе примѣры изъ практическихъ и заграничныхъ плаваній этихъ судовъ, о чемъ подробно и откровенно излагалось въ то время въ «Морскомъ Сборникѣ», но достаточно упомянуть о случаяхъ, бывшихъ во время дальняго плаванія съ кораблемъ «Ретвизанъ» и съ фрегатомъ «Аскольдъ».

Корабль «Ретвизанъ», хотя и былъ построенъ изъ хорошаго курляндскаго дуба, но съ большой поспѣшностью, въ годъ времени; вслѣдствіе этого работа не была достаточно тщательная и прочная, и корабль, спущенный на воду въ сентябрѣ 1855 года и отправленный въ Средиземное море въ 1858 году совершенно новымъ судномъ, получилъ во время плаванія довольно значительный переломъ корпуса. Не имѣя надлежащаго водоизмѣщенія для своихъ запасовъ и грузовъ, онъ, при полной нагрузкѣ, углублялся въ воду такъ много, что нижняя его батарея была слишкомъ низка отъ воды, вслѣдствіе чего, даже на небольшомъ волненіи, нельзя было дѣйствовать изъ орудій нижней батареи. Фрегатъ «Аскольдъ», несмотря на прекрасныя морскія качества, выказанныя во время кругосвѣтнаго плаванія, не обладалъ надлежащей крѣпостію корпуса, который, во время сильнѣйшаго шторма въ іюлѣ 1858 года въ Китайскомъ морѣ, расшатало во всѣхъ частяхъ. Плаванія нашихъ первыхъ паровыхъ корветовъ и клиперовъ также представили примѣры непрочной ихъ постройки.

Однако, справедливость требуетъ сказать, что, не смотря на всѣ свои недостатки, суда эти доставили морскому министерству возможность достигнуть главнѣйшей цѣли — отправить на нихъ въ дальнее плаваніе тотчасъ послѣ войны большое число офицеровъ, гардемаринъ и нижнихъ чиновъ, которые такимъ образомъ имѣли много случаевъ къ пріобрѣтенію морскихъ познаній и опытности. Одинъ этотъ результатъ долженъ искупить многія несовершенства помянутыхъ судовъ.

На долю офицеровъ корпуса корабельныхъ инженеровъ выпало чрезвычайно много работы при такомъ усиленномъ и экстренномъ судостроеніи во время крымской войны и надо отдать полную справедливость ихъ заслугамъ и полезной дѣятельности. Но, не смотря на обширныя познанія и опытность нѣкоторыхъ изъ нихъ въ дѣлѣ постройки парусныхъ судовъ, они не могли вполнѣ отвѣчать всѣмъ требованіямъ совершенно новаго винтоваго судостроенія. Имъ нужно было пройти путемъ опыта, и въ одновременной постройкѣ такого числа винтовыхъ судовъ они имѣли отличную школу. Однимъ изъ важныхъ недостатковъ нашихъ корабельныхъ инженеровъ считался тогда тотъ, что они, какъ строители судовъ, никогда не видали ихъ на дѣйствительной службѣ, ибо не посылались на судахъ въ море. Чтобы устранить этотъ важный недостатокъ, было признано полезнымъ посылать корабельныхъ инженеровъ при каждомъ удобномъ случаѣ во внутреннія и дальнія

плаванія, и такимъ образомъ, благодаря этимъ же первымъ нашимъ винтовымъ судамъ, мы получили кораблестроителей, знакомыхъ съ судами не только на стапелѣ, элингѣ и въ докѣ, но при разныхъ случайностяхъ службы судовъ въ морѣ.

Прежде чѣмъ перейти къ изложенію программы сооруженія винтоваго флота по заключеніи парижскаго мира и тѣхъ мѣръ, которыя были приняты къ осуществленію этой программы, необходимо изобразить дальнѣйшую судьбу тѣхъ судовъ балтійскаго флота, которыя, съ появленіемъ новыхъ изобрѣтеній, уже лишились своего боеваго значенія и которымъ оставалось только доживать свои дни; слѣдуетъ изобразить дальнѣйшую судьбу парусныхъ судовъ балтійскаго флота и колесныхъ пароходо-фрегатовъ, какъ боевыхъ судовъ.

Дальнѣйшая судьба балтійскаго паруснаго флота.

Съ начала крымской войны и до заключенія мира было исключено изъ судоваго состава балтійскаго паруснаго флота 34 судна, затопленныхъ, разобранныхъ по ветхости и проданныхъ. Изъ нихъ: 110-ти пушечный корабль «Императоръ Александръ I» разобранъ по ветхости; фрегатъ «Діана» потерпѣлъ крушеніе въ Японіи; фрегатъ «Успѣхъ» разобранъ по ветхости; корветъ «Наваринъ» проданъ въ Голландіи; корветъ «Львица» затопленъ для загражденія сѣвернаго кронштадтскаго фарватера; 19 канонерскихъ лодокъ затоплены въ Свеаборгѣ и Выборгѣ, а остальныя 10 судовъ были: 3 транспорта, 4 брига, 2 тендера и одна яхта.

Въ началѣ 1856 года, балтійскій парусный флотъ состоялъ изъ слѣдующаго числа судовъ, не считая очень значительнаго числа разныхъ мелкихъ, ластовыхъ, грузовыхъ и портовыхъ судовъ:

22 корабля, изъ которыхъ 9 старыхъ и при портѣ.
15 фрегатовъ . . . . . 9 — —
2 корвета . . . . . 1 — —

14 яхтъ, транспортовъ и лоцъ-судовъ, изъ которыхъ 7 старыхъ и причисленныхъ къ порту; 126 гребныхъ канонерскихъ лодокъ.

Крымская война показала, что парусныя суда не могутъ имѣть боеваго значенія на ряду съ судами, обладающими паровыми двигателями, и съ этого времени дни парусныхъ флотовъ во всѣхъ націяхъ были сочтены. Изъ парусныхъ судовъ балтійскаго флота, нѣкоторыя только самое короткое время употреблялись для заграничныхъ и внутреннихъ плаваній, для гидрографическихъ работъ, для перевозки десанта и для портовыхъ надобностей; но, по мѣрѣ постройки винтовыхъ судовъ, парусныя суда причислялись къ порту, какъ блокшивы, или разбирались по ветхости на дрова и въ ломъ.

Въ 1856 году въ послѣдній разъ былъ вооруженъ нашъ балтійскій парусный флотъ, который закончилъ свое существованіе перевозкой въ Кронштадтъ и Петербургъ войскъ, оставшихся въ Финляндіи послѣ военнаго времени. Кромѣ того, фрегатъ «Амфитрида» служилъ въ теченіи кампаніи 1856 года учебнымъ артиллерійскимъ судномъ, а фрегатъ «Касторъ» и

бригъ «Филоктетъ» осенью того же года были отправлены въ составѣ особой паровой эскадры въ Средиземное море. «Касторъ» и «Филоктетъ» были послѣдними парусными боевыми судами, отправленными изъ Кронштадта въ заграничное плаваніе. Въ сентябрѣ 1857 года, корабль «Лефортъ», во время сильнаго шквала, потонулъ въ нѣсколько минутъ при переходѣ изъ Ревеля въ Кронштадтъ. Съ 1857 до 1860 года, корабль «Прохоръ» служилъ учебнымъ артиллерійскимъ кораблемъ, до замѣны его винтовымъ судномъ. Въ 1861 году онъ былъ отчисленъ къ порту по неблагонадежности, а съ 1862 года, вмѣстѣ съ остальными парусными кораблями, фрегатами и корветами, онъ былъ исключенъ изъ судоваго списка нашего паруснаго боеваго флота.

Не менѣе того, въ 1861 году, въ составѣ судовъ балтійскаго флота появилось новое парусное судно, построенное въ Гамбургѣ, но не для боевыхъ, а для мирныхъ цѣлей. Это былъ транспортъ «Гилякъ», предназначавшійся для перевозки казенныхъ грузовъ на Амуръ и обратно. Въ томъ же году «Гилякъ» отплылъ изъ Гамбурга съ адмиралтейскимъ грузомъ въ Николаевскъ на Амурѣ и въ слѣдующемъ году возвратился въ Кронштадтъ съ грузомъ тика, купленнаго для надобностей морскаго вѣдомства въ Мульмейнѣ. Въ 1864—1866 годахъ такое же плаваніе «Гиляка» повторилось, и это было послѣднее парусное небоевое судно, которое морское министерство посылало изъ Кронштадта въ дальнее плаваніе. Съ

тѣхъ поръ, по 1879 годъ, «Гилякъ» ежегодно плавалъ съ воспитанниками въ отрядѣ морскаго училища.

Въ 1879 году, въ судовомъ спискѣ балтійскаго флота числились только слѣдующія парусныя суда, неимѣющія уже никакого боеваго значенія и служащія единственно только для практическихъ и учебныхъ плаваній:

корветъ «Бояринъ», превращенный въ парусное судно изъ винтоваго, для практическаго плаванія съ воспитанниками въ отрядѣ морскаго училища;

транспортъ «Гилякъ», который переименовывается въ корветъ на лѣтнее время, для состоянія въ отрядѣ судовъ морскаго училища;

6 яхтъ гвардейскаго экипажа;

5 ботиковъ и 5 судовъ Императорскаго яхтъ-клуба.

Дальнѣйшая служба пароходо-фрегатовъ и колесныхъ пароходовъ послѣ крымской войны.

Не такъ сурово распорядился опытъ крымской войны въ отношеніи будущности пароходо-фрегатовъ и колесныхъ пароходовъ, хотя боевое ихъ значеніе уже было уничтожено введеніемъ винтоваго двигателя. Еще въ то время, когда лишь приступили къ постройкѣ винтовыхъ судовъ и когда начали производить сравнительныя испытанія колеснаго и винтоваго двигателей на паровыхъ судахъ, ясно обнаружилось, что на судахъ большаго углубленія винтъ представляетъ преимущество предъ гребными колесами, но на судахъ сравнительно малаго и средняго углубленія и особенно при плаваніяхъ на спокойной водѣ, выгода на сторонѣ гребныхъ колесъ. Вслѣдствіе этого, гребныя ко-

леса и до настоящаго времени употребляются какъ двигатель на рѣчныхъ, мелкосидящихъ, грузовыхъ, плоскодонныхъ и портовыхъ пароходахъ, а также на морскихъ большихъ яхтахъ.

Во время крымской войны балтійскій флотъ не исключилъ ни одного пароваго судна изъ своего состава. По заключеніи же мира, наши пароходо-фрегаты и колесные пароходы не прекращали своей дѣятельности во весь описываемый періодъ и до сихъ поръ приносятъ не малую пользу въ составѣ флота. Они почти ежегодно назначались поочередно во внутреннее плаваніе, состоя нерѣдко флагманскими судами при практическихъ эскадрахъ и учебныхъ отрядахъ, а также получали отдѣльныя назначенія и исполняли различныя порученія для удовлетворенія многообразныхъ портовыхъ надобностей. Большіе колесные пароходы часто посылались не только въ заграничные порты Балтійскаго моря, но и далеко за предѣлы Балтійскаго моря.

Само собою разумѣется, что въ теченіи двадцатипятилѣтняго періода времени не могъ не измѣниться значительно численный составъ этихъ судовъ. Изъ числа пароходо-фрегатовъ, состоявшихъ на дѣйствительной службѣ во время крымской войны, «Храбрый», «Богатырь» и «Камчатка» были разобраны по ветхости; «Отважный» и «Смѣлый» проданы на ломъ; «Грозящій»—обращенъ подъ блокшифъ; «Гремящій»—разбился у острова Соммерса; пароходы «Рюрикъ» и «Олафъ»—сданы къ порту по неблагонадежности. На-

роходъ «Соломбала», построенный въ Архангельскѣ въ 1859 году для службы въ Бѣломъ морѣ, былъ переведенъ въ Кронштадтъ въ 1862 году, по упраздненіи архангельскаго порта, и зачисленъ въ составъ морскихъ пароходовъ балтійскаго флота. Здѣсь служба его продолжалась по разнымъ назначеніямъ до 1875 года, когда онъ по ветхости былъ исключенъ изъ судоваго списка. Наконецъ, пароходъ «Владиміръ», послѣ крымской войны, былъ снова переданъ почтовому вѣдомству, которому онъ принадлежалъ до 1854 года, и затѣмъ въ 1862 году купленъ морскимъ министерствомъ за 120,638 рублей. Когда, впослѣдствіи, развитіе механической части на броненосныхъ судахъ указало на необходимость имѣть при практической броненосной эскадрѣ плавучую механическую мастерскую, «Владиміръ», въ 1867 году, былъ приспособленъ для этой цѣли съ установкою на немъ пароваго молота, литейной, съ надлежащими механическими станками, приборами и инструментами.

Взамѣнъ этихъ исключенныхъ пароходо-фрегатовъ строились другіе. Въ настоящее время судовъ этого типа числится по судовому списку четыре: «Храбрый», «Смѣлый», «Рюрикъ» и «Олафъ». Пароходы эти, хотя и носятъ прежнія имена, но нѣсколько отличаются отъ своихъ предшественниковъ размѣреніями и новой нарѣзной артиллеріей.

Программа сооруженія винтоваго флота по заключеніи мира.

Въ первое же время по заключеніи мира, когда оказалось возможнымъ приступить къ правильному, систематическому и спокойному образу дѣйствій въ дѣлѣ

сооруженія флота, высшее морское управленіе постаралось уяснить себѣ къ какимъ цѣлямъ оно должно вести свою дѣятельность въ этомъ дѣлѣ. Указаніе Императора Николая I, подтвержденное и нынѣ благополучно царствующимъ Государемъ Императоромъ, ясно назначало конечную цѣль въ дѣлѣ сооруженія флота: «Россія должна быть первоклассною мор«скою державою, занимать въ Европѣ третье мѣсто «по силѣ флота послѣ Англіи и Франціи, и должна «быть сильнѣе союза второстепенныхъ морскихъ дер«жавъ»—таковы были предѣлы, указанные для развитія флота. Согласно этому должна была опредѣлиться и самая кораблестроительная дѣятельность морскаго министерства, и въ 1857 году былъ составленъ проектъ штатнаго состава нашего флота во всѣхъ моряхъ.

При составленіи этого проекта были приняты въ основаніе слѣдующія соображенія:

Опытъ крымской войны показалъ, что въ Балтійскомъ морѣ флотъ долженъ состоять, во первыхъ, изъ винтовыхъ судовъ разнаго ранга для морскихъ и дальнихъ плаваній и во вторыхъ—изъ большаго числа винтовыхъ канонерскихъ лодокъ, составляющихъ сильную шхерную или оборонительную флотилію. На верфяхъ Балтійскаго моря, по удобству доставки къ нимъ лѣсовъ и металловъ, слѣдуетъ равнымъ образомъ строить большія винтовыя суда для службы въ другихъ отдаленныхъ моряхъ. Чтобы занимать положеніе третьей морской державы въ Европѣ, Россія

должна имѣть паровой флотъ сильнѣе союзнаго флота второстепенныхъ морскихъ державъ, расположенныхъ по сосѣдству съ нами на Балтійскомъ морѣ; самый же флотъ долженъ состоять изъ судовъ лучшей постройки, изъ болѣе крѣпкаго лѣса и съ болѣе сильными машинами, чѣмъ малонадежныя и слабосильныя суда, построенныя во время крымской войны. Согласно этому, составъ пароваго флота въ нашихъ моряхъ былъ тогда опредѣленъ слѣдующій:

*Въ Балтійскомъ морѣ:*

| | |
|---|---|
| кораблей винтовыхъ . . . . . | 18 |
| фрегатовъ . . . . . | 12 |
| пароходо-фрегатовъ (колесныхъ) . . . . | 9 |
| корветовъ винтовыхъ. . . . . | 14 |
| канонерскихъ винтовыхъ лодокъ . . . . | 100 |
| | 153 |

*Въ Черномъ морѣ*, гдѣ число военныхъ боевыхъ судовъ было опредѣлено условіями парижскаго мира:

| | |
|---|---|
| корветовъ винтовыхъ . . . . . | 6 |
| транспортовъ. . . . . | 9 |
| пароходовъ . . . . . | 4 |
| | 19 |

*Въ Бѣломъ морѣ:*

| | |
|---|---|
| пароходовъ . . . . . | 3 |
| транспортовъ. . . . . | 2 |
| | 5 |

*Въ Каспійскомъ морѣ:*

| | |
|---|---|
| пароходовъ . . . . . | 14 |
| шкунъ . . . . . | 10 |
| транспортовъ. . . . . | 6 |
| барокъ . . . . . | 9 |
| кусовыхъ лодокъ . . . . . | 3 |
| | 42 |

*Въ Сибирской флотиліи:*

| | | |
|---|---|---|
| корветовъ винтовыхъ . . . . . | 6 | (*) |
| клиперовъ. . . . . | 6 | |
| пароходовъ . . . . . | 5 | |
| шкуна . . . . . | 1 | |
| транспортовъ. . . . . | 2 | |
| | 20 | |

Слѣдовательно, общій составъ нашего паровaго флота на всѣхъ нашихъ моряхъ долженъ былъ состоять, по проекту 1857 года, изъ слѣдующаго числа судовъ: кораблей—18, фрегатовъ—12, пароходо-фрегатовъ—9, корветовъ—26, клиперовъ—6, разныхъ пароходовъ—26, транспортовъ—19, канонерскихъ лодокъ—100, не считая портовыхъ и рѣчныхъ мелкихъ судовъ.

Этотъ проектъ былъ Высочайше одобренъ, съ тѣмъ,

(*) Суда эти можно также причислить къ Балтійскому флоту, ибо они посылаются къ берегамъ Амура только на временную срочную службу.

чтобы въ теченіи 20 лѣтъ постепенно довести до этого штата число нашихъ паровыхъ судовъ.

Въ концѣ 1858 года, нашъ флотъ состоялъ изъ слѣдующаго числа готовыхъ паровыхъ судовъ:

8 винтовыхъ кораблей; изъ нихъ «Синопъ» и «Цесаревичъ», построенные и вооруженные въ Николаевѣ, находились на пути изъ Чернаго моря въ Кронштадтъ для установки машинъ.

5 винтовыхъ фрегатовъ.

16 винтовыхъ корветовъ; изъ нихъ 6 въ Черномъ морѣ.

7 колесныхъ пароходо-фрегатовъ.

1 Императорская паровая яхта «Штандартъ».

6 винтовыхъ клиперовъ.

17 винтовыхъ шкунъ; изъ нихъ: 2 въ Балтійскомъ морѣ, 4 въ Каспійскомъ, 10 въ Черномъ и 1 у береговъ Амура.

4 винтовыхъ транспорта; изъ нихъ: 1 въ Балтійскомъ морѣ, 1 въ Каспійскомъ и 2 у береговъ Амура.

45 небольшихъ колесныхъ пароходовъ; изъ нихъ: 19 въ Балтійскомъ морѣ, 3 въ Бѣломъ, 7 въ Черномъ, 10 въ Каспійскомъ и 6 у береговъ Амура.

75 винтовыхъ канонерскихъ лодокъ въ Петербургѣ, Кронштадтѣ и Свеаборгѣ.

---

Всего 183 судна (не считая кораблей «Синопъ» и «Цесаревичъ»), вооруженныхъ 1,198 орудіями и имѣвшихъ

21,938 паровыхъ силъ. Слѣдовательно, если эти числа сравнить съ составомъ флота по проекту 1857 года, то окажется, что морскому министерству надлежало еще построить, начиная съ 1858 года, слѣдующее число судовъ штатнаго комплекта:

10 винтовыхъ кораблей.
7 винтовыхъ фрегатовъ.
2 колесныхъ пароходо-фрегата.
10 винтовыхъ корветовъ.
15 винтовыхъ транспортовъ.
25 винтовыхъ канонерскихъ лодокъ.

---

Всего 69 судовъ, кромѣ шкунъ и небольшихъ колесныхъ пароходовъ, которыхъ было больше проектированнаго штата, а также не считая портовыхъ и рѣчныхъ мелкихъ судовъ.

Однако, уже при самомъ составленіи штата возникали сомнѣнія въ его полной осуществимости, и во всеподданнѣйшемъ докладѣ по этому предмету было сказано, «что такой составъ флота нельзя почитать «окончательно утвержденнымъ, ибо морское искусство «безпрерывно идетъ впередъ, разныя изобрѣтенія и «улучшенія слѣдуютъ одно за другимъ и съ тѣмъ «вмѣстѣ мѣняется боевое значеніе судовъ разнаго «ранга, и являются суда, которыя были вовсе неиз- «вѣстны, напримѣръ, окованныя плавучія батареи во «время крымской войны, а затѣмъ—окованные бронею «корабли и фрегаты. Посему морское начальство, обя- «занное слѣдить за всѣми подобными усовершенство-

«ваніями, будетъ вынуждено время отъ времени измѣ-
«нять планъ кораблестроительныхъ работъ. Такъ,
«уже въ настоящее время пріостановлено вовсе строе-
«ніе линейныхъ винтовыхъ кораблей и, напротивъ
«того, усилено строеніе большихъ фрегатовъ, съ самой
«сильной артиллеріей и съ машинами въ 800 и 1000
«силъ. Изъ этого слѣдуетъ, что желаемое значеніе и
«силу нашего флота вѣрнѣе можно опредѣлить не ка-
«кимъ либо численнымъ составомъ или штатомъ, а
«просто выраженіемъ мысли, что Россія должна быть
«третья по силѣ морская держава, слѣдуя непосред-
«ственно за Англіей и Франціей и должна быть силь-
«нѣе союза второстепенныхъ морскихъ державъ».

Мѣры, принятыя для осуществленія предначертанной программы.

Мѣры, принятыя въ то же время Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ, для приведенія въ исполненіе предначертанной программы кораблестроительныхъ работъ, состояли въ слѣдующемъ:

1) Сообразно новому составу флота устроены наши адмиралтейства, верфи, доки, магазины и вообще портовыя учрежденія, по образцу лучшихъ иностранныхъ учрежденій.

2) Устроено полученіе чрезъ нашихъ морскихъ агентовъ, чрезъ наши суда, посылаемыя въ заграничныя плаванія и другими путями, изъ государствъ, опередившихъ насъ въ дѣлѣ судостроенія, лучшихъ чертежей и свѣдѣній обо всѣхъ новѣйшихъ усовершенствованіяхъ въ кораблестроеніи.

3) Установлена посылка нашихъ корабельныхъ ин-

женеровъ, механиковъ и другихъ болѣе способныхъ офицеровъ флота, въ иностранныя морскія государства, для усовершенствованія себя въ теоріи и практикѣ избранной ими спеціальности, а также для осмотра иностранныхъ судовъ, портовъ, заводовъ, адмиралтействъ и для собиранія полезныхъ спеціальныхъ свѣдѣній. Всѣ эти свѣдѣнія потомъ печатались въ «Морскомъ Сборникѣ» для общей пользы службы.

4) Такъ какъ матеріальная часть флота также требовала ряда усиленныхъ мѣръ, чтобы хотя нѣсколько приблизить ее къ уровню иностранныхъ флотовъ, то приступлено къ составленію, наиболѣе выгодными для казны способами, кораблестроительныхъ запасовъ въ лѣсахъ, металлахъ, такелажѣ, краскахъ, маслѣ и проч. Особенно много заботъ представила заготовка лѣсовъ. Вслѣдствіе того, что употреблявшіяся до того времени сосна, лиственица и даже казанскій дубъ, кромѣ слабости и недолговѣчности строившихся изъ нихъ судовъ, оказались совершенно негодными для винтовыхъ судовъ, которыя, по причинѣ своихъ большихъ размѣровъ, тяжелой артиллеріи и разрушительнаго сотрясенія винтоваго двигателя, потребовали иныхъ болѣе прочныхъ матеріаловъ, морское министерство приступило исподволь къ составленію запасовъ крѣпкихъ породъ дубоваго и другихъ цѣнныхъ лѣсовъ. Въ прежнее время, особые экономическіе капиталы, хранившіеся въ государственныхъ кредитныхъ установленіяхъ, замѣняли для морскаго вѣдомства кораб-

лестроительные запасы, которыхъ не было ни въ одномъ нашемъ портѣ въ сколько нибудь достаточномъ количествѣ. Исходя изъ тѣхъ соображеній по этому предмету, что матеріальные запасы въ надлежащемъ количествѣ избавляютъ отъ необходимости прибѣгать къ спѣшнымъ закупкамъ матеріаловъ по высокимъ цѣнамъ, въ случаѣ надобности; что постройка судовъ изъ сыраго, вновь заготовленнаго лѣса составляла одну изъ главныхъ причинъ неудовлетворительности и непрочности нашихъ судовъ балтійскаго флота предъ крымской войной; что лѣса, при правильной системѣ храненія, выигрываютъ съ каждымъ годомъ лежанія въ складахъ въ своемъ достоинствѣ и цѣнности, — морское министерство признало безусловно необходимымъ имѣть такіе запасы въ портахъ. По постановленію комитета министровъ, въ маѣ 1859 года, оно получило возможность само пріискивать и заготовлять лѣса, какіе по своему роду, качествамъ и размѣрамъ, будутъ признаны нужными и полезными для потребностей кораблестроенія, взамѣнъ прежняго порядка, согласно которому оно давало наряды министерству государственныхъ имуществъ. Вслѣдствіе такого постановленія, съ 1860 года обязательный безденежный отпускъ деревъ изъ казенныхъ корабельныхъ рощъ былъ прекращенъ. Морскимъ министерствомъ стали командироваться въ разныя мѣста лица, для изысканія лучшихъ и наиболѣе выгодныхъ матеріаловъ. Различныя породы нашего лѣса, итальянскій дубъ, тикъ, гондурасское красное

дерево, акація были подвергнуты подробному сравнительному изслѣдованію, какъ въ отношеніи своихъ достоинствъ и пригодности для судостроенія, такъ и наиболѣе выгодной и удобной заготовки и доставки.

Издавна накопившіяся въ портахъ и сваленныя въ груды массы разныхъ корабельныхъ принадлежностей и лѣсовъ были равнымъ образомъ разобраны и приведены въ порядокъ. Этимъ дѣломъ занимались особыя коммисіи, составленныя изъ довѣренныхъ лицъ, по рѣшенію которыхъ, разобранные ими предметы и вещи, соотвѣтственно ихъ состоянію, или снова поступали на служебное употребленіе, или причислялись къ сырому матеріалу, или же поступали въ продажу какъ вовсе негодные, отчего получались свободныя суммы, расходовавшіяся на устройство хранилищъ для запасныхъ лѣсовъ, на разныя другія подѣлки и на непредвидѣнныя портовыя надобности.

Морское министерство приложило много стараній для надлежащаго устройства въ портахъ помѣщеній и хранилищъ для запасныхъ лѣсовъ и матеріаловъ, сознавая очень хорошо, что отъ сухости и доброкачественности лѣсовъ, особенно въ нашемъ климатѣ, вполнѣ зависитъ прочность постройки и продолжительность службы судовъ. Французы, славившіеся въ то время образцовымъ хозяйствомъ по заготовленію и храненію колоссальныхъ запасовъ, замѣчаютъ разницу въ прочности судовъ, построенныхъ въ Тулонѣ, отличающемся сухимъ климатомъ, и въ Брестѣ, гдѣ климатъ болѣе сырой и гдѣ бываютъ часто дожди. Во сколько же разъ

больше должна быть разница между судами, построенными въ Тулонѣ и Кронштадтѣ, или въ Архангельскѣ и Николаевѣ? Но при всемъ этомъ мы были вынуждены дѣйствовать крайне осторожно въ составленіи кораблестроительныхъ запасовъ, такъ какъ, при переходномъ состояніи морскаго искусства того времени и при неизвѣстности, на какихъ типахъ судовъ преимущественно остановятся убѣжденія моряковъ и техниковъ, мы могли затратить большія суммы на заготовленіе такихъ матеріаловъ и лѣсовъ, которые не въ далекомъ будущемъ оказались бы менѣе нужными нежели тѣ, какіе не были куплены.

5) Взглядъ на организацію, составъ и характеръ рабочихъ силъ морскаго министерства также подвергся коренному измѣненію вскорѣ послѣ крымской войны. Рабочія силы, бывшія въ непосредственномъ распоряженіи морскаго вѣдомства, состояли изъ казенныхъ мастеровыхъ, набиравшихся изъ рекрутъ, изъ которыхъ были сформированы рабочіе экипажи. Вся дознанная, и нынѣ уже неоспариваемая, невыгода обязательнаго труда отражалась какъ на количествѣ, такъ и на качествѣ работъ, производимыхъ людьми, невидѣвшими никакой для себя выгоды работать много и работать хорошо. Очевидный вредъ этого, повидимому даровaго, но въ сущности дорогостоющаго труда, и сознаніе, что въ основѣ рекрутской повинности лежитъ священный долгъ защиты государства, а не экономическіе расчеты, притомъ же очень ошибочные, побудили министерство при-

ступить къ расформированію рабочихъ экипажей. 1862 годъ былъ послѣднимъ годомъ существованія обязательнаго труда въ адмиралтействахъ и на заводахъ морскаго вѣдомства. По Высочайшему повелѣнію, морскіе рабочіе экипажи упразднены, а вмѣсто нихъ образованы кадры постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, въ составъ которыхъ вошли на первое время лучшіе изъ людей упраздненныхъ рабочихъ экипажей, но уже на льготныхъ правахъ вольнонаемныхъ.

Убыль въ этихъ кадрахъ постепенно замѣщалась наемными людьми. Кадровымъ и постояннымъ мастеровымъ предоставлены разныя существенныя права и преимущества предъ нанимающимися безъ опредѣленнаго срока или на время менѣе года. Составляя такимъ образомъ основу адмиралтейской рабочей силы, они служатъ указателями и надзирателями за временно нанимаемыми съ воли рабочими, число коихъ соразмѣряется съ обширностью производящихся работъ.

Руководясь этой же идеей, морское министерство еще раньше освободило отъ крѣпостной зависимости адмиралтействъ сначала охтенскихъ, а потомъ и черноморскихъ поселянъ, такъ какъ по тщательному изслѣдованію особыхъ коммисій оказалось, что прикрѣпленіе къ адмиралтейскимъ верфямъ значительнаго числа работниковъ было прямо невыгодно какъ для казны, такъ и для поселянъ. Подробности осуществленія какъ этой мѣры, такъ и организаціи

кадра рабочихъ и мастеровыхъ, излагаются въ главѣ IV второй части «Обзора».

Финансовыя затрудненія морскаго министерства послѣ крымской войны.

Таковы были главнѣйшія мѣры, признанныя необходимыми для приведенія въ исполненіе указанной выше программы кораблестроительныхъ работъ во второй періодъ сооруженія пароваго флота, начиная съ 1858 года. Но, къ сожалѣнію, морскому министерству пришлось въ тоже время встрѣтиться съ финансовыми затрудненіями. Не смотря на то, что военныя обстоятельства въ судостроеніи и вооруженіи судовъ произвели большую дороговизну на всѣ предметы и матеріалы, смѣта 1856 года, включая и необходимыя военныя надобности, была сокращена противъ смѣты 1855 года на $7^1/_2$ мил. рублей. Смѣтное требованіе 1857 года было менѣе смѣты 1856 года на 388,517 рублей. На 1858 годъ, съ котораго надлежало начать кораблестроеніе по новой программѣ, смѣта была не только сокращена на 2.951,622 рубля, но морское министерство передало въ государственное казначейство свои экономическіе капиталы на сумму 2.319,000 руб. Затѣмъ, съ 1859 по 1862 годъ, хотя смѣтныя ассигнованія были больше, чѣмъ въ предыдущіе три года, но все же кредиты, открытые морскому министерству, были менѣе испрашиваемыхъ ассигнованій на удовлетвореніе настоятельныхъ нуждъ министерства. При такихъ финансовыхъ обстоятельствахъ постоянно требовалось держаться во всемъ въ самыхъ тѣсныхъ предѣлахъ; кораблестроеніе, заготовленіе матеріаловъ

и запасовъ слѣдовало согласовывать не столько съ предначертанной кораблестроительной программой, сколько съ затруднительнымъ положеніемъ государственнаго казначейства.

Кораблестроительная дѣятельность морскаго вѣдомства отъ парижскаго мира до начала броненоснаго судостроенія.

Со времени крымской войны флоты всѣхъ націй, въ томъ числѣ и нашъ, находились въ переходномъ состояніи, вслѣдствіе тѣхъ безпрерывныхъ коренныхъ улучшеній, какія являлись тогда въ кораблестроеніи, морской артиллеріи и въ механическомъ дѣлѣ. Мы уже говорили, что до крымской войны морскія силы государствъ измѣрялись числомъ линейныхъ кораблей, и потому до этой войны мы старались, по примѣру другихъ націй, имѣть возможно большее число кораблей какъ такихъ судовъ, которыя вѣсомъ выбрасываемаго металла превосходятъ всѣ другія суда. Дѣйствуя подъ вліяніемъ этихъ же убѣжденій и послѣ введенія винтоваго двигателя, морскія державы въ первое время продолжали строить линейные корабли, придавая имъ винтовые механизмы въ большинствѣ случаевъ только какъ вспомогательное средство къ парусамъ. Мы слѣдовали тому же примѣру, и въ разсматриваемый періодъ времени имѣли 9 винтовыхъ линейныхъ кораблей, которые своею стоимостью превышали стоимость прежнихъ 20 парусныхъ кораблей. Изъ числа этихъ кораблей, шесть къ 1859 году были совершенно готовы по корпусу и механизму и только три трехъдечные корабля «Синопъ», «Цесаревичъ» и «Императоръ Николай I», заложенные еще въ періодъ крым-

скоій воіины, достроивались. «Синопъ» и «Цесаревичъ», согласно условіямъ парижскаго трактата, прибыли подъ парусами въ 1859 году изъ Чернаго моря въ Кронштадтъ; здѣсь, въ 1860 году, на нихъ установлены машины, заказанныя въ Англіи, въ 800 номинальныхъ силъ каждая, которыя дали обоимъ кораблямъ скорость хода по 11 узловъ въ часъ. Своими качествами подъ парусами корабли эти оказались удовлетворительными. Корабль «Императоръ Николай I» спущенъ на воду въ маѣ 1860 года. Машина въ 600 силъ, изготовленная для него въ Англіи, была установлена въ 1861 году и дала кораблю скорость хода болѣе 10 узловъ; качества его подъ парусами были тоже удовлетворительны.

Между тѣмъ, пока достроивались эти суда, наука кораблестроенія сдѣлала новые громадные шаги впередъ, и, по причинѣ столь быстраго развитія военно-морскаго искусства, корабли эти еще на стапелѣ потеряли свое боевое значеніе. У моряковъ всѣхъ націй уже явилось убѣжденіе, что вмѣсто кораблей полезнѣе строить большихъ размѣровъ фрегаты, вооруженные артиллеріей самаго большаго калибра и снабженные самыми сильными механизмами, такъ какъ опытъ показалъ, что подобный фрегатъ, по силѣ своей артиллеріи и по быстротѣ хода, сильнѣе линейнаго корабля. Морское министерство сознавало истину этихъ убѣжденій и, не желая отстать отъ другихъ націй, сдѣлало заказъ въ Нью-Іоркѣ 70-ти пушечнаго фрегата «Генералъ-Адмиралъ», который былъ спущенъ

на воду въ 1858 году и прибылъ въ Кронштадтъ въ 1859 году. Онъ былъ построенъ изъ бѣлаго и живаго дуба, съ частью смолистой сосны, и снабженъ машиной въ 800 номинальныхъ силъ, давшей судну скорость хода болѣе 12 узловъ. Своимъ переходомъ изъ Америки и затѣмъ дальнѣйшими заграничными плаваніями, онъ стяжалъ себѣ славу лучшаго парового и паруснаго судна этого рода не только у насъ, но и во всѣхъ флотахъ.

Почти годомъ раньше былъ заказанъ во Франціи, на частной верфи въ Бордо, 60-ти пушечный фрегатъ «Свѣтлана», который былъ спущенъ на воду и прибылъ въ Кронштадтъ въ 1858 году. Корпусъ его построенъ по особой системѣ соединенія дерева съ желѣзомъ, причемъ были употреблены дубъ, тикъ, красное дерево и сосна. Машина его, изготовленная также во Франціи, въ 450 силъ, дала ему на испытаніи скорость хода около $10^1/_2$ узловъ. Хотя «Свѣтлана», по сравнительной слабости своей машины, уступалъ фрегату «Генералъ-Адмиралъ» въ ходѣ подъ парами, но онъ оказался съ такими же превосходными парусными и морскими качествами при плаваніяхъ въ 1859 году въ Средиземномъ морѣ, а потомъ въ кругосвѣтномъ плаваніи съ 1860 по 1862 годъ.

Заграничная постройка обоихъ названныхъ фрегатовъ была вызвана, во первыхъ, желаніемъ быстрѣе увеличить послѣ крымской войны составъ нашего пароваго флота большими, боевыми, винтовыми фрегатами, въ постройкѣ которыхъ мы значительно запоз-

дали передъ западными державами; во вторыхъ, мы еще не имѣли тогда соотвѣтствующихъ техническихъ средствъ и опытныхъ мастеровыхъ для постройки у насъ такихъ большихъ судовъ, и въ этихъ судахъ мы расчитывали, и не ошиблись, получить образцы тщательной и прочной постройки. Такими же разнородными соображеніями руководилось морское министерство и при заказѣ въ Бордо, одновременно съ фрегатомъ «Свѣтлана», винтоваго 16-ти пушечнаго корвета «Баянъ» и Императорской яхты «Штандартъ», спущенныхъ на воду въ 1857 и 1858 годахъ и построенныхъ изъ однороднаго матеріала и по той же особой системѣ крѣпленія дерева и желѣза. Оба эти судна, подобно фрегату «Свѣтлана», оказались вполнѣ соотвѣтствующими своему назначенію и оправдали своей службой ожиданія морскаго министерства.

Затѣмъ, всѣ остальные наши винтовые фрегаты и корветы въ описываемый періодъ времени строились уже въ Россіи, изъ русскихъ матеріаловъ, по чертежамъ и трудами нашихъ корабельныхъ инженеровъ. Такъ, въ 1858 году были заложены и въ 1860 году спущены на воду слѣдующіе три фрегата:

45-ти пушечный фрегатъ «Ослябя», съ машиной въ 360 силъ, изготовленной на русскомъ частномъ заводѣ. Онъ строился въ Петербургѣ казенными средствами, изъ дуба съ частью лиственицы и сосны.

51 пушечный фрегатъ «Пересвѣтъ». Онъ строился въ Архангельскѣ казенными средствами, изъ лиственицы съ частью дуба и сосны. Послѣ неудачнаго

спуска на воду, фрегатъ былъ оставленъ въ Архангельскѣ на зиму 1860 года, для исправленія посредствомъ кренованія. Осенью 1861 года, «Пересвѣтъ» пришелъ подъ парусами въ Кронштадтъ для окончательной отдѣлки и установки машины въ 450 силъ, которая была изготовлена на частномъ заводѣ въ Петербургѣ.

57-ми пушечный фрегатъ «Олегъ», съ машиной въ 800 силъ, изготовленной въ Англіи. Онъ строился въ Кронштадтѣ, по подряду, изъ казенныхъ лѣсовъ: лиственицы съ частью дуба и сосны.

Въ 1859 году были заложены и въ 1861 году спущены на воду 51 пушечные фрегаты: «Дмитрій Донской» и «Александръ Невскій», съ машинами по 800 силъ, изготовленными на русскомъ частномъ заводѣ. Они строились по совершенно одинаковымъ чертежамъ въ Петербургѣ, по подряду, изъ казенныхъ матеріаловъ: дуба съ частью лиственицы и сосны. На пробѣ подъ парами скорость хода обоихъ фрегатовъ была около 11 узловъ. Качества ихъ подъ парусами оказались весьма хорошими во всѣхъ отношеніяхъ.

Наконецъ, въ 1861 году, были заложены 58-ми пушечные фрегаты: «Севастополь» и «Петропавловскъ» съ машинами по 800 силъ. Оба фрегата строились по одинаковымъ чертежамъ, первый—въ Кронштадтѣ, а второй—въ Петербургѣ, изъ дуба съ частью тика, гандурасскаго краснаго дерева и сосны. Но уже во время ихъ постройки, морское министерство рѣшилось, по примѣру нѣкоторыхъ англійскихъ и французскихъ

судовъ, обшить ихъ бронею, т. е. передѣлать въ броненосные фрегаты, о чемъ подробно изложено въ IX главѣ, въ отдѣлѣ нашего броненоснаго судостроенія.

Такимъ образомъ, не считая этихъ двухъ фрегатовъ, морское министерство успѣло, въ промежутокъ времени послѣ крымской войны и до введенія броненоснаго судостроенія, построить и вооружить для балтійскаго флота семь деревянныхъ винтовыхъ фрегатовъ, отвѣчавшихъ своему назначенію во всѣхъ отношеніяхъ.

Одновременно съ постройкой поименованныхъ фрегатовъ, производилась въ тотъ же промежутокъ времени постройка шести винтовыхъ корветовъ, изъ которыхъ только одинъ «Баянъ», какъ упомянуто выше, былъ заказанъ во Франціи. Остальные пять построены въ Россіи, въ слѣдующемъ порядкѣ:

15-ти пушечный корветъ «Калевала», заложенный въ Або въ 1856 году и спущенный на воду въ 1858 году, строился на частной верфи изъ сосны съ частью дуба и ели. «Калевала» имѣлъ машину въ 250 силъ, изготовленную на частномъ заводѣ въ Або. Четыре 17-ти пушечныхъ корвета: «Богатырь», «Варягъ», «Витязь» и «Аскольдъ», съ машинами въ 360 силъ, изъ дуба съ частью тика, лиственицы и сосны. Всѣ они построены почти по однимъ чертежамъ: «Богатырь» и «Аскольдъ» въ Петербургѣ, а «Варягъ» и «Витязь»—въ Финляндіи. Машины были изготовлены: для «Богатыря» на русскомъ частномъ заводѣ, для «Витязя»—въ Бельгіи, для «Варяга»—взята съ фрегата «Палканъ», а для

«Аскольда»—съ фрегата того же имени. Хотя корветы эти не имѣли большой скорости хода подъ парами, но за то они обладали прекрасными морскими и парусными качествами, обнаруженными ими продолжительной службой въ дальнихъ плаваніяхъ.

Кромѣ того, въ разсматриваемый періодъ времени были построены семь клиперовъ, изъ которыхъ только одинъ заграницей. Суда эти слѣдующія:

7-ми пушечный «Гайдамакъ», съ машиною въ 250 силъ. Онъ строился въ Англіи изъ дуба съ частью тика, сосны и вяза, и былъ спущенъ на воду въ 1860 году.

5-ти пушечные «Абрекъ» и «Всадникъ» строились по одинаковымъ чертежамъ на частной верфи въ Финляндіи, изъ дуба съ частью сосны, и спущены на воду въ 1860 году. Каждый изъ нихъ имѣлъ машину въ 300 силъ. Для «Абрека» машина изготовлена въ Англіи, а для «Всадника»—сначала въ Финляндіи, а впослѣдствіи, по неудовлетворительности ея выполненія, машина была передѣлана на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ. Кромѣ того, самый корпусъ «Всадника» потребовалось значительно исправить послѣ того, какъ клиперъ простоялъ на мели у острова Готско-Сандэ, въ августѣ 1864 года. Оба эти клипера обнаружили во время дальнихъ плаваній такія прекрасныя морскія качества, что типъ ихъ даже принятъ въ настоящее время за образецъ при постройкѣ нынѣшнихъ клиперовъ-крейсеровъ.

Затѣмъ, четыре 7-ми пушечныхъ клипера: «Алмазъ», «Жемчугъ», «Изумрудъ» и «Яхонтъ», были заложены

и построены въ Петербургѣ, съ 1860 по 1862 годъ, совершенно по одинаковымъ чертежамъ. Матеріаломъ для ихъ постройки служили: дубъ съ частью тика, краснаго дерева, лиственицы и сосны. Эти четыре судна имѣли одинаковыя машины въ 350 силъ, изготовленныя: для «Алмаза» и «Жемчуга» въ Англіи, а для «Изумруда» и «Яхонта»—въ Бельгіи. Машины дали клиперамъ отличную скорость хода подъ парами, отъ $11^1/_2$ до 13 узловъ, что считалось тогда рѣдкостью для судовъ этого типа не только у насъ, но и въ другихъ флотахъ. Парусныя и морскія ихъ качества оказались тоже очень хорошими.

Наконецъ, къ разряду винтовыхъ босвыхъ судовъ малаго ранга слѣдуетъ отнести еще три слѣдующія морскія канонерскія лодки: «Моржъ», «Соболь» и «Горностай», построенныя въ тотъ же періодъ времени для сибирской флотиліи. Лодки эти совершенно одинаковыхъ размѣреній и имѣютъ машины по 80 номинальныхъ силъ. Лодка «Моржъ», построенная въ Гаврѣ изъ дуба и тика, спущена на воду въ 1860 году. Машина для нея изготовлена въ Англіи; наибольшая скорость ея хода подъ парами отъ $8^1/_2$ до 9 узловъ въ часъ. Лодки «Соболь» и «Горностай» построены въ Финляндіи изъ дуба, тика и сосны, и спущены на воду въ 1863 году. Машины для нихъ изготовлены на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ; ходъ ихъ подъ парами, при благопріятныхъ обстоятельствахъ, отъ 7 до 8 узловъ. Морскія ихъ качества оказались удовлетворительными на переходѣ къ берегамъ Сибири.

Результаты кораблестроительной дѣятельности морскаго вѣдомства съ 1856 по 1863 годъ.

Такимъ образомъ изъ вышеизложеннаго видно, что въ періодъ времени отъ парижскаго мира до водворенія у насъ броненоснаго судостроенія, т. е. съ 1856 по 1863 годъ, по распоряженію морскаго министерства, были заложены и окончены слѣдующія винтовыя боевыя суда балтійскаго флота:

3 трехъ-дечные корабля;
7 фрегатовъ, не считая двухъ, которые во время постройки было рѣшено передѣлать въ броненосные фрегаты;
6 корветовъ;
7 клиперовъ
и 3 морскихъ канонерскихъ лодки.

Всего 26 судовъ.

Эти суда выражали собою наибольшую степень развитія нашего винтоваго деревяннаго флота. По своей силѣ и качествамъ, эти суда могли вполнѣ соперничать съ подобными же представителями въ иностранныхъ флотахъ.

Изъ числа этихъ 26 судовъ, только 5 (а именно: два фрегата, одинъ корветъ, одинъ клиперъ и одна морская лодка) были построены заграницей. На казенныхъ верфяхъ постройка судовъ производилась или по непосредственнымъ распоряженіямъ портовъ, или съ подряда. Постоянная кораблестроительная дѣятельность доставила нашимъ корабельнымъ инженерамъ хорошую практику, выработавшую изъ нихъ знающихъ и опытныхъ спеціалистовъ, не повторявшихъ уже такихъ ошибокъ и недосмотровъ, какіе были замѣчены

при работахъ во время крымской войны. Главные механизмы на поименованныя суда были заказаны заграницей и преимущественно въ Англіи; но девять машинъ были изготовлены въ Россіи, какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ заводахъ и особенно въ Петербургѣ.

Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ не останавливался передъ пожертвованіями для поддержанія нашей частной судостроительной и механической промышленности, сознавая вполнѣ, что она пока еще не можетъ существовать безъ поддержки, а между тѣмъ въ ней одна изъ существеннѣйшихъ гарантій нашей независимости отъ иностранныхъ державъ въ священномъ дѣлѣ защиты государства. Причины нашей слабости на морѣ противъ союзныхъ флотовъ въ крымскую войну заключались не только въ коалиціи державъ, но и въ томъ, что наканунѣ войны въ наукѣ мореплаванія совершился переворотъ, сдѣлавшій наши парусныя суда негодными, и мы не имѣли механическихъ заводовъ, чтобы обратить ихъ средства въ свою пользу, тогда какъ нашимъ врагамъ механическіе ихъ заводы дали возможность быстро примѣнить новое изобрѣтеніе къ предпринимаемой войнѣ. Заказывать суда и механизмы на иностранныхъ заводахъ первоклассныхъ морскихъ державъ, заводахъ, обладающихъ уже большою опытностью, было дешевле и надежнѣе и несравненно менѣе хлопотливо, но дѣйствовать такъ въ періодъ времени, когда въ дѣлѣ судостроенія одно коренное изобрѣтеніе

и нововведеніе смѣнялось другимъ, значило ставить самую безопасность отечества въ зависимость отъ того или другаго иностраннаго государства, которое всегда можетъ обратиться во враждебное, и подвергать самые заказы опасности быть конфискованными и усилить на нашъ счетъ средства непріятеля во время военныхъ дѣйствій, какъ это случилось въ крымскую войну съ нашими механизмами, заказанными въ Англіи. Суда и механизмы, построенные на нашихъ частныхъ заводахъ, обходились дороже, строились медленнѣе, требовали передѣлокъ; но излишнимъ расходомъ мы оплачивали въ этомъ случаѣ независимость въ дѣлѣ, соединенномъ съ безопасностью государства, а сопряженные съ такимъ образомъ дѣйствій труды и отвѣтственность съ избыткомъ вознаграждались сознаніемъ, что эти издержки остаются въ Россіи, что они даютъ работу русскому рабочему и сбытъ русскому матеріалу; что, наконецъ, современемъ они вознаградятся дальнѣйшими успѣхами нашей судостроительной и механической промышленности, которые удешевятъ издѣлія для пользы не только военнаго, но и торговаго флота.

Такой же смыслъ имѣлъ и другой рядъ мѣръ морскаго министерства, касающихся замѣны иностранныхъ мастеровъ и техниковъ русскими. Во время усиленной у насъ постройки паровыхъ судовъ, мы были вынуждены нанимать иностранцевъ въ качествѣ вольныхъ механиковъ и мастеровъ, для завѣдыванія судовыми машинами и разными мастерствами въ на-

шихъ адмиралтействахъ и на казенныхъ заводахъ. Большая часть нашихъ механическихъ и техническихъ заведеній была переполнена въ первое время иностранцами, со званіями мастеровъ и техниковъ. Хотя имъ и вмѣнялось въ обязанность обучать русскихъ молодыхъ людей, работавшихъ подъ ихъ руководствомъ, но опытъ показывалъ, что иностранцы никогда не доводили русскихъ помощниковъ и подчиненныхъ своихъ до желаемой степени совершенства и преднамѣренно удерживали ихъ всегда въ числѣ второстепенныхъ дѣятелей. Предоставленіемъ русскимъ возможности при каждомъ удобномъ случаѣ пріобрѣтать техническія свѣдѣнія и опытность включеніемъ во всѣ контракты на заказы, дѣлаемые заграницею, непремѣннаго условія допускать русскихъ во время исполненія заказовъ къ работамъ на заводахъ; посылкою молодыхъ судостроителей и механиковъ заграницу для окончанія образованія,—морскому министерству удалось достигнуть того, что число иностранцевъ на нашихъ судахъ и въ нашихъ адмиралтействахъ начало постепенно уменьшаться, а въ слѣдующемъ періодѣ всѣ иностранцы замѣнились русскими.

Такимъ образомъ, изъ всего вышеизложеннаго видно, съ какими затрудненіями техническими, финансовыми и нравственными привелось все это время встрѣчаться морскому министерству при сооруженіи нашего винтоваго деревяннаго флота.

Тревожныя политическія обстоятельства въ 1862 и 1863 годахъ дали возможность морскому министер-

ству провѣрить на самомъ дѣлѣ результаты своей дѣятельности по всѣмъ отраслямъ его управленія вообще и по кораблестроенію въ частности. Въ главѣ V первой части «Обзора» изложены подробности посылки двухъ эскадръ, состоявшихъ изъ 12 винтовыхъ судовъ, въ порты Сѣверо-американскаго Союза, лежащіе въ двухъ океанахъ, раздѣляющихъ два великихъ материка земнаго шара, для дѣйствій въ открытомъ морѣ противъ непріятеля, въ случаѣ открытія войны. Эти эскадры состояли изъ слѣдующихъ судовъ:

Эскадра Атлантическаго океана: фрегаты—«Александръ Невскій», «Ослябя» и «Пересвѣтъ»; корветы—«Варягъ», «Витязь» и клиперъ «Алмазъ».

Эскадра Тихаго океана: корветы—«Богатырь», «Калевала», «Рында» и «Новикъ»; клипера—«Абрекъ» и «Гайдамакъ».

Большая часть этихъ судовъ были совершенно новыя, недавно построенныя и вооруженныя, и выражавшія собою послѣднее слово военно-морскаго искусства въ дѣлѣ сооруженія деревянныхъ винтовыхъ судовъ. Всѣ эти 12 судовъ, за исключеніемъ одного клипера «Гайдамакъ», были построены въ Россіи. Такимъ образомъ, въ 1852 и 1853 годахъ морское министерство съ трудомъ могло выбрать изъ многочисленнаго состава балтійскаго флота два или три парусныхъ судна для отправленія въ Тихій океанъ и они дошли туда только послѣ многочисленныхъ исправленій въ различныхъ портахъ. Въ 1863 году мы могли снарядить въ Сѣверную Америку 12 паровыхъ вин-

товыхъ судовъ, вполнѣ соотвѣтствующихъ современнымъ требованіямъ, и одна изъ этихъ эскадръ перешла изъ Кронштадта въ Нью-Іоркъ, не зайдя ни въ одинъ портъ. Но дни этого флота были уже сочтены.

Сраженіе на гамптонскомъ рейдѣ предрѣшаетъ судьбу винтовыхъ деревянныхъ судовъ.

Послѣ разрыва и открытія военныхъ дѣйствій между сѣверными и южными штатами Сѣверо-американскаго Союза, 8 марта 1862 г., около крѣпости Монроэ, на гамптонскомъ рейдѣ, находились слѣдующія суда сѣверянъ: 50-ти пушечные винтовые фрегаты «Minnesota», «Roanoke» и «Congress»; парусныя: 12-ти пушеч. фрегатъ «St. Lawrence» и 24-ти пуш. корветъ «Cumberland». Суда эти были вооружены преимущественно 8-ми и 9-ти дюймовыми гладкостѣнными орудіями, а на нѣкоторыхъ изъ нихъ, кромѣ батарейныхъ орудій, находились еще 10-ти дюймовыя поворотныя орудія на верхней палубѣ. Во всѣхъ иностранныхъ флотахъ, за исключеніемъ американскаго, нельзя было бы найти пяти судовъ одинаковаго ранга, сила артиллеріи которыхъ равнялась бы вооруженію названныхъ судовъ. Около полудня, 8 марта, приблизился изъ Норфолька къ этимъ судамъ броненосецъ «Merrimack», принадлежавшій южнымъ штатамъ и представлявшій собою корпусъ обыкновеннаго бортоваго фрегата, передѣланнаго въ броненосное судно съ наклонными бронированными бортами, въ которыхъ были сдѣланы амбразуры для 9-ти и 10-ти дюймовыхъ орудій. Въ 2 часа пополудни начался бой, несомнѣнно самый замѣчательный въ новѣйшее время по своимъ важнѣйшимъ послѣдствіямъ. Къ 7 часамъ

вечера, бой этотъ прекратился со слѣдующими результатами: фрегатъ «Congress» и корветъ «Cumberland» были уничтожены, причемъ убито и утонуло 250 человѣкъ; фрегатъ «Minnesota», весь избитый, вернулся къ крѣпости Монроэ, не имѣя даже четвертой части артиллеріи годной къ употребленію; остальные два фрегата: «Roanoke» и «St. Lawrence», навѣрное подверглись бы такой же печальной участи, если бы не помѣшала темнота вечера, а «Merrimack» вечеромъ возвратился невредимымъ въ Норфолькъ, съ намѣреніемъ на слѣдующій день уничтожить уцѣлѣвшія суда сѣверянъ. Такъ окончился первый день знаменитаго боя, совершившаго огромный переворотъ въ способахъ веденія морской войны, окончательные результаты котораго невозможно предвидѣть и опредѣлить даже въ настоящее время. Но уже тогда сдѣлалось несомнѣннымъ, что деревянныя паровыя суда не могутъ вступать въ бой съ броненосцами; что винтовыя деревянныя суда потеряли свое боевое значеніе, подобно парусным судамъ при введеніи винтоваго двигателя, и что съ этого времени винтовыя, небронеосныя суда будутъ составлять только вспомогательную паровую силу боеваго флота и должны употребляться только для спеціальныхъ цѣлей и назначеній. Такимъ образомъ, едва успѣли мы похоронить нашъ парусный флотъ и только что успѣли соорудить достойный для Россіи паровой флотъ, какъ непредвидѣнныя военноморскія событія американской войны заставили морское министерство сосредоточить всѣ свои умствен-

ныя и матеріальныя средства на созданіи броненоснаго флота. Все относившееся до деревянныхъ винтовыхъ судовъ отодвинулось на второй планъ и мы были вынуждены къ этому тѣмъ болѣе, что послѣдовавшее затѣмъ внезапное сокращеніе морскихъ смѣтъ должно было разложиться на всѣ статьи расходовъ, кромѣ броненоснаго судостроенія, такъ что морскому министерству пришлось не только прекратить пополненіе деревяннаго винтоваго флота новыми судами, взамѣнъ приходившихъ въ ветхость, но даже надлежащая тимберовка судовъ была намъ часто не по силамъ. Такъ какъ суда нашего деревяннаго винтоваго флота теряютъ затѣмъ боевое свое значеніе, то мы изобразимъ здѣсь дальнѣйшую ихъ судьбу, прежде чѣмъ переходить къ разсказу о началѣ и ходѣ развитія нашего броненоснаго флота.

Дальнѣйшая судьба нашихъ винтовыхъ деревянныхъ судовъ послѣ 1863 года.

Морское министерство было вынуждено, послѣ 1863 года, постепенно принимать слѣдующія мѣры касательно паровыхъ судовъ всѣхъ ранговъ, составлявшихъ нашъ винтовый деревянный флотъ:

1) Наши винтовые корабли, числомъ 9, какъ окончательно уже потерявшіе всякое боевое значеніе, было рѣшено не тимберовать, а пользоваться ими по мѣрѣ возможности для плаваній съ учебной цѣлью, и затѣмъ отчислять къ порту, для продажи въ частныя руки или для слома въ докахъ. Въ настоящее время ни одного изъ этихъ кораблей уже не числится въ нашемъ судовомъ спискѣ флота.

2) Винтовые фрегаты находились вообще въ болѣе

удовлетворительномъ состояніи, чѣмъ винтовые корабли, но вскорѣ за появленіемъ броненосныхъ судовъ сталъ выработываться новый типъ судовъ изъ желѣза, спеціально названныхъ крейсерами. Главными отличительными свойствами этихъ судовъ были: большая скорость хода, сравнительно малое число орудій большаго калибра и немногочисленная команда. Сравнительная слабость этихъ крейсеровъ съ броненосными судами восполнялась необычайною скоростью ихъ хода, т. е. они могли при встрѣчѣ съ болѣе сильнымъ противникомъ уходить отъ него, пользуясь превосходствомъ своего хода. Превратить наши деревянные фрегаты въ такихъ крейсеровъ было невозможно; а между тѣмъ эти фрегаты, послѣ продолжительной службы въ заграничныхъ и внутреннихъ плаваніяхъ, требовали большихъ суммъ по дефектнымъ исправленіямъ и на тимберовку. Напримѣръ въ 1868 году, когда былъ возбужденъ вопросъ о тимберованіи нашего лучшаго фрегата «Генералъ-Адмиралъ», потребовалось, по исчисленію кораблестроительнаго отдѣленія техническаго комитета и главнаго инженеръ-механика флота, на его тимберовку и на исправленіе машины 960,000 руб. Весьма значительныхъ расходовъ потребовало бы тимберованіе и остальныхъ фрегатовъ, а потому возникалъ вопросъ—стоило ли тратить такія суммы на суда, построенныя значительное число лѣтъ назадъ, несоотвѣтствовавшія уже современнымъ требованіямъ даже въ самыхъ существенныхъ боевыхъ элементахъ. Этотъ вопросъ относительно фрегата «Гене-

ралъ-Адмиралъ» былъ рѣшенъ отрицательно и фрегатъ былъ разобранъ. Изъ прочихъ этого ранга судовъ только фрегатъ «Свѣтлана», какъ потребовавшій гораздо меньшей суммы на исправленіе, былъ тимберованъ въ 1870 году; причемъ, взамѣнъ прежнихъ 40 пушекъ, была установлена на немъ новая нарѣзная артиллерія изъ двѣнадцати 8-ми и 6-ти дюймовыхъ орудій, не считая четырехъ 4-хъ фунтовыхъ нарѣзныхъ пушекъ. Остальные же фрегаты рѣшено по возможности поддерживать преимущественно для внутренняго плаванія, пока не придутъ въ совершенную ветхость. «Свѣтлана» въ настоящее время единственный винтовый деревянный фрегатъ, числящійся въ судовомъ спискѣ нашего флота. Всѣ остальные наши винтовые деревянные фрегаты были въ разное время, въ теченіи послѣднихъ лѣтъ, исключаемы изъ суднваго списка флота по ветхости и отъ другихъ причинъ. Два изъ нихъ, «Александръ Невскій» и «Олегъ» потерпѣли крушеніе.

3) Наши деревянные винтовые корветы и клипера болѣе соотвѣтствовали условіямъ океанскихъ крейсерствъ и отдаленныхъ экспедицій, чѣмъ фрегаты, по своимъ размѣрамъ, числу команды, силѣ артиллеріи и прекраснымъ морскимъ качествамъ. Морское министерство, за неимѣніемъ денежныхъ средствъ для немедленной постройки современныхъ желѣзныхъ крейсеровъ, рѣшилось поддерживать тимберовкой лучшіе изъ корветовъ и клиперовъ, дабы по крайней мѣрѣ имѣть въ нихъ суда для практическаго образованія

командъ въ дальнихъ плаваніяхъ. На этихъ клиперахъ и корветахъ исподволь производились исправленія и усовершенствованія и была поставлена современная нарѣзная артиллерія, съ минными аппаратами и приспособленіями. По исправленіи корпуса и механизма, суда эти, съ новымъ артиллерійскимъ и минным вооруженіемъ, поочередно посылались въ дальнія плаванія, пока постепенно не приходили въ такое состояніе, когда они годились лишь для непродолжительныхъ внутреннихъ плаваній съ учебною цѣлью; въ иныхъ же случаяхъ они прямо отчислялись по негодности къ порту для продажи или въ ломъ. Лѣтомъ 1879 года прибыли въ Кронштадтъ изъ кругосвѣтнаго плаванія корветъ «Баянъ» и клипера «Всадникъ» и «Гайдамакъ», послѣдніе изъ этого ранга деревянныхъ судовъ. Эти три судна были замѣнены въ Тихомъ океанѣ клиперами уже новой системы постройки, которыми, такимъ образомъ, положено начало сооруженію въ Россіи новаго крейсерскаго флота.

Изъ общаго числа 20 деревянныхъ корветовъ и 13 клиперовъ, построенныхъ съ 1855 по 1863 годъ для балтійскаго флота, состоятъ въ настоящее время по судовому списку слѣдующія суда: 7 корветовъ и 6 клиперовъ; всего 13 судовъ. Всѣ они находятся въ Кронштадтѣ. Изъ общаго числа 33 корветовъ и клиперовъ, 16 исключены изъ судоваго списка по ветхости; 3 потерпѣли крушеніе; клиперъ «Абрекъ» переведенъ въ составъ сибирской флотиліи, гдѣ и нынѣ находится.

4) Что касается до винтовыхъ канонерскихъ лодокъ, сооруженныхъ въ числѣ 75 во время крымской войны для защиты Кронштадта и нашей столицы, то своею службою они оказали несомнѣнныя услуги государству какъ во время войны, такъ и впослѣдствіи. По заключеніи мира лодки были распредѣлены по балтійскимъ портамъ для храненія, и по мѣрѣ надобности назначались во внутреннее плаваніе для портовой службы, для гидрографическихъ работъ, для обученія командъ и, въ составѣ особыхъ практическихъ отрядовъ, для ознакомленія нашихъ моряковъ со свойствами поворотливости винтовыхъ судовъ, съ тактическими построеніями и эволюціями, съ упражненіями въ тараненіи судовъ и проч. Новыхъ лодокъ этого типа уже болѣе не строилось, а существовавшія поддерживались болѣе или менѣе значительными исправленіями и тимберовкой, пока не приходили въ совершенную ветхость. Къ 1 января 1880 года ихъ числилось по судовому списку всего 10.

Небоевыя суда балтійскаго флота со времени крымской войны.

Въ заключеніе этого обзора кораблестроительной дѣятельности по сооруженію паровыхъ деревянныхъ судовъ надлежитъ еще сказать нѣсколько словъ о небоевыхъ судахъ балтійскаго флота въ періодъ времени отъ заключенія парижскаго мира. Первое мѣсто по трудности задачи въ этомъ отношеніи принадлежитъ Императорскимъ яхтамъ, постройка которыхъ должна была удовлетворять требованіямъ и морскихъ качествъ, и удобству жизни, и тонкому

*

вкусу въ отдѣлкѣ. Изъ числа судовъ этого рода въ балтійскомъ флотѣ слѣдуетъ особо упомянуть о морскихъ яхтахъ «Штандартъ» и «Держава», построенныхъ для морскихъ путешествій Его Величества Государя Императора.

Яхта «Штандартъ» построена изъ дерева въ Бордо, во Франціи, въ 1858 году, и въ томъ же году прибыла въ Кронштадтъ, гдѣ, послѣ окончательнаго изготовленія, она продолжала свою службу въ теченіи 20 лѣтъ, плавая почти ежегодно съ Высочайшими Особами. Яхта «Держава» построена изъ дерева въ Петербургѣ, въ 1871 году, по чертежамъ и трудами русскихъ инженеровъ, мастеровъ и художниковъ. По изяществу ея отдѣлки во всѣхъ отношеніяхъ, яхта удовлетворяетъ самому изысканному вкусу, а благодаря примѣненію къ ней новѣйшихъ усовершенствованій науки кораблестроенія и механики, она оказалась, во время почти ежегодныхъ морскихъ плаваній съ Высочайшими Особами, превосходнымъ паровымъ судномъ какъ по быстротѣ своего хода, такъ и по морскимъ качествамъ.

Для прибрежныхъ плаваній, отъ Петербурга по портамъ Финскаго залива и по финляндскимъ шхерамъ, существуютъ яхты: «Александрія»—Его Величества Государя Императора и «Стрѣльна»—Его Высочества Генералъ-Адмирала. Обѣ яхты желѣзныя, построены въ Англіи (одна въ 1851, другая въ 1857 годахъ), и отличаются, сравнительно съ другими малыми и рѣчными нашими пароходами, лег-

костью очертаніи, изящною отдѣлкою и скоростью хода подъ парами.

Всѣ остальные малые пароходы балтійскаго флота, которыхъ имѣется въ настоящее время 10, построены изъ желѣза, съ машинами отъ 60 до 140 номинальныхъ силъ, и употребляются только для портовыхъ надобностей. Нѣкоторые изъ нихъ отличаются продолжительной службой, напримѣръ: пароходы «Ладога» и «Невка», построенные въ 1838 году.

Гидравлическіе плавучіе доки.

Наконецъ, особаго упоминанія заслуживаетъ постройка двухъ гидравлическихъ плавучихъ доковъ: одного деревяннаго, а другаго желѣзнаго. Постройка такихъ доковъ была вызвана, во первыхъ, мелководнымъ устьемъ рѣки Невы, чрезъ которое надо было проводить большія военныя суда, строившіяся въ Петербургѣ, для чего не могли быть пригодны существовавшія прежде камели, и во вторыхъ—необходимостью имѣть въ Кронштадтѣ такой подъемный докъ, для осмотра и исправленія подводной части судовъ. Деревянный плавучій докъ состоитъ изъ пяти частей и построенъ въ Петербургѣ въ 1860 году; каждая часть дока въ подводной части раздѣлена на 10 непроницаемыхъ для воды отдѣленій. Докъ имѣетъ 295 футъ длины, 110 футъ ширины; подъемная его сила, при углубленіи 10 футъ, 3312 тоннъ. На немъ 10 отдѣльныхъ машинокъ по 6 силъ каждая, для выкачиванія воды. Стоимость его корпуса и машинокъ 528,950 р. Въ теченіи 20-ти лѣтняго періода, начиная съ 1860 года, было произведено до 800 затопокъ; поднято и

спущено судовъ разныхъ типовъ и размѣровъ—396; слѣлано проводокъ изъ Кронштадта въ Петербургъ и обратно—22; проведено 11 вновь выстроенныхъ судовъ. Желѣзный плавучій докъ, состоящій тоже изъ пяти частей, съ 11-ю непроницаемыми отдѣленіями въ каждой, представляетъ значительное усовершенствованіе противъ перваго; онъ строился по подряду съ 1867 по 1871 годъ. Длина его 325 футъ, наибольшая ширина 110 футъ, ширина между боковыхъ стѣнъ 81 футъ, ширина стапель-палубы 60 футъ, подъемная сила, при углубленіи 10 футъ, 5000 тоннъ; онъ имѣетъ 10 отдѣльныхъ машинокъ, по 10 силъ каждая. Общая стоимость его корпуса и машинокъ 1.990,085 рублей. Дѣйствіе частей желѣзнаго дока началось послѣдовательно съ 1869 года, и въ теченіи 10 лѣтъ службы произведено до 400 затопокъ, поднято и спущено судовъ разныхъ типовъ и размѣровъ—124, сдѣлано 20 проводокъ за вновь построенными судами изъ Кронштадта въ Петербургъ и обратно. Эти проводки производятся помощью буксирныхъ пароходовъ, отъ 6 до 10 часовъ на каждую проводку.

Черноморская флотилія.

По парижскому трактату $\frac{18}{30}$ марта 1856 года, Черное море было объявлено нейтральнымъ и открытымъ только для торговаго мореплаванія всѣхъ народовъ; входъ же въ порты и воды Чернаго моря военнымъ судамъ какъ прибрежныхъ, такъ и всѣхъ прочихъ державъ, навсегда воспрещенъ, съ нѣкоторыми лишь обусловленными исключеніями. Россія и Турція обязались не имѣть въ Черномъ морѣ иныхъ военныхъ

судовъ, кромѣ тѣхъ, коихъ число, сила и размѣры были опредѣлены для каждой, а именно: по шести паровыхъ судовъ въ 50 метровъ (164 фута) длины по ватерлиніи, вмѣстительностью не свыше 800 тоннъ, и по четыре легкихъ паровыхъ или парусныхъ судна, вмѣстительность которыхъ не должна превышать 200 тоннъ въ каждомъ.

Согласно условіямъ парижскаго трактата, по Высочайшему повелѣнію, были посланы въ 1857 году, изъ Балтійскаго въ Черное море, 6 винтовыхъ 11-ти пушечныхъ корветовъ: «Рысь», «Зубръ», «Удавъ», «Вепрь», «Волкъ» и «Буйволъ», которые прибыли по назначенію въ 1857 и 1858 годахъ. Корветы эти, спѣшно построенные изъ сосны въ 1856 году въ Петербургѣ, оказались весьма слабыми судами по корпусу и механизмамъ.

Наша кораблестроительная дѣятельность на Черномъ морѣ, въ первое время по заключеніи парижскаго мира, состояла въ достройкѣ въ Николаевѣ двухъ 135-ти пушечныхъ кораблей «Синопъ» и «Цесаревичъ», изъ которыхъ первый, заложенный въ 1852 году, былъ спущенъ на воду въ 1858 году, а второй, заложенный въ 1853 году, спущенъ на воду въ 1857 году. Оба эти корабля, въ декабрѣ 1858 года, отправились подъ парусами, согласно условіямъ парижскаго мира, изъ Чернаго моря въ Балтійское, для установки механизмовъ и для окончанія службы.

Затѣмъ въ Николаевѣ исправлялись небольшіе колесные пароходы, а въ 1858 году была спущена

на воду колесная яхта «Тигръ»; заложенная въ 1855 году и построенная изъ дуба, съ частью сосны, съ водоизмѣщеніемъ 1974 тонна и машиною въ 400 силъ, которая была снята съ погибшаго близь Одессы англійскаго военнаго парохода *Tiger*. Въ 1858 же году былъ спущенъ на воду въ Николаевѣ винтовый транспортъ «Воинъ», заложенный въ 1853 году и построенный изъ дуба съ частью сосны, съ машиною въ 250 силъ, изготовленною на частномъ заводѣ.

Въ 1857 году были заложены въ Николаевѣ три 9-ти пушечные корвета: «Соколъ», «Ястребъ» и «Кречетъ», которые строились почти по одинаковымъ чертежамъ, изъ дуба съ частью сосны, и были спущены на воду: «Соколъ»—въ 1858 году, «Ястребъ»—въ 1859 году и «Кречетъ» — въ 1860 году. Они имѣли машины по 220 силъ, изготовленныя въ Англіи.

Въ 1863 году были заложены въ Николаевѣ два винтовыхъ корвета: «Львица» и «Память Меркурія», которые строились по одинаковымъ чертежамъ, изъ дуба съ частью сосны, и были спущены на воду въ 1865 году. Машины ихъ, по 160 силъ, изготовлены на частномъ заводѣ въ Петербургѣ.

Кромѣ того, послѣ крымской войны и до 1875 года, было построено для Чернаго моря: 9 винтовыхъ шкунъ, съ машинами отъ 40 до 60 силъ, изъ желѣза и дерева, въ Россіи и заграницей, и 4 колесные парохода, для портовыхъ надобностей и станціонерной службы. Въ Николаевѣ же построены изъ дерева Императоръ-

ская яхта «Ливадія», спущенная на воду въ 1871 году. Машина яхты, въ 460 номинальныхъ силъ, изготовлена на балтійскомъ заводѣ въ Петербургѣ и развила на пробѣ до 1800 индикаторныхъ силъ, причемъ скорость хода яхты достигала 13 узловъ. Яхта «Ливадія» разбилась осенью 1878 года у Тарханкутскаго маяка; взамѣнъ ея была прислана въ 1879 году изъ Балтійскаго моря яхта «Штандартъ».

Къ 1 января 1880 года числятся въ составѣ судовъ Чернаго моря слѣдующія паровыя суда, не считая броненосныхъ:

4 винтовыхъ корвета: «Соколъ», «Львица», «Память Меркурія» и «Воинъ»; послѣдній передѣланъ изъ транспорта въ учебно-артиллерійскій корветъ;

13 винтовыхъ шкунъ;

1 Императорская яхта «Штандартъ»;

7 морскихъ колесныхъ пароходовъ;

12 малыхъ пароходовъ, кромѣ паровыхъ барказовъ и катеровъ. Но всѣ перечисленныя суда не имѣютъ никакого боеваго значенія. Корветы употребляются для практическаго плаванія съ матросами; шкуны и морскіе пароходы несутъ станціонерную, постовую и транспортную службу, а малые пароходы, пріобрѣтенные по случаю послѣдней войны съ Турціей, пока числятся по судовому списку для портовыхъ и разныхъ надобностей.

Бѣломорская флотилія.

По заключеніи парижскаго мира, въ Архангельскѣ, не считая парусныхъ портовыхъ судовъ, остались для портовыхъ надобностей, гидрографіи и лоціи Бѣлаго

моря, только два малыхъ деревянныхъ колесныхъ парохода «Смирный» и «Полезный», съ машинами въ 60 силъ и водоизмѣщеніемъ около 250 тоннъ. Въ 1859 году былъ спущенъ въ Архангельскѣ на воду морской колесный пароходъ «Соломбала», построенный изъ лиственицы и сосны, съ машиною въ 240 силъ (съ прежняго пароходо-фрегата «Богатырь») и водоизмѣщеніемъ 1180 тоннъ. «Соломбала» оставался въ Бѣломъ морѣ до упраздненія архангельскаго порта въ 1862 году, когда онъ былъ отправленъ въ Балтійское море, а въ Архангельскѣ осталась тогда только одна винтовая деревянная шкуна «Полярная Звѣзда», спущенная на воду въ 1862 году. Въ 1870 году была построена въ Финляндіи винтовая шкуна «Самоѣдъ», съ машиною въ 60 силъ, для архангельскаго порта, куда она прибыла моремъ въ 1871 году и почти одновременно прибылъ туда рѣчнымъ путемъ винтовый, желѣзный барказъ «Кузнечиха», построенный въ Финляндіи въ 1871 году. Затѣмъ, въ 1874 году, шкуна «Полярная Звѣзда» отправилась изъ Архангельска въ Кронштадтъ для исправленій по корпусу и механизму, а въ 1876 году изъ Кронштадта была послана винтовая желѣзная шкуна «Баканъ», которая и до сихъ поръ находится въ Архангельскѣ. Послѣ исправленія въ Кронштадтѣ, шкуна «Полярная Звѣзда» возвратилась въ Архангельскъ въ 1877 году. Такимъ образомъ, къ 1 января 1880 года, состоятъ въ бѣломорской флотиліи слѣдующія паровыя суда:

1) желѣзная винтовая шкуна «Баканъ», построен-

ная въ Англіи въ 1857 году и вооруженная двумя 4-хъ фунтовыми нарѣзными пушками;

2) деревянная винтовая шкуна «Полярная Звѣзда», построенная въ Архангельскѣ въ 1862 году и исправлявшаяся въ Кронштадтѣ въ 1876 году; она имѣетъ два 3-хъ фунтовыхъ фалконета;

и 3) желѣзный винтовый барказъ «Кузнечиха».

Каспійская флотилія.

На основаніи 8 ст. туркменчайскаго трактата съ Персіей, никакая другая держава, кромѣ Россіи, не можетъ имѣть въ Каспійскомъ морѣ военныя суда. Этимъ постановленіемъ опредѣляется прежде всего составъ каспійской флотиліи; но, не менѣе того, еще разныя другія обстоятельства имѣли на это вліяніе. Такъ, до крымской войны, когда у насъ былъ многочисленный черноморскій флотъ и цѣлый рядъ укрѣпленій на восточномъ берегу, сообщенія съ Кавказомъ производились большею частію по Черному и Азовскому морямъ. Въ это время въ Каспійскомъ морѣ мы содержали небольшую военную силу только для покровительства нашимъ рыбнымъ промысламъ и для усмиренія хищныхъ туркменъ. Во время крымской войны оказалось необходимымъ посылать войска, снаряды и провіантъ на Кавказъ по Каспійскому морю, для чего потребовалось значительно усилить средства флотиліи.

Впослѣдствіи, по учрежденіи въ 1859 году частной пароходной компаніи «Кавказъ и Меркурій», которая приняла на себя доставку казенныхъ грузовъ на Кавказъ, отъ морскаго министерства отошла обязанность

содержать въ Каспійскомъ морѣ многочисленныя казенныя перевозочныя средства, и это доставило возможность уменьшить число колесныхъ пароходовъ. Въ 1865 году, каспійская флотилія состояла изъ слѣдующихъ паровыхъ судовъ: 3 винтовыя канонерскія лодки, имѣющія боевое значеніе; 4 винтовыя шкуны; 1 паровой транспортъ; 7 малыхъ колесныхъ пароходовъ и 4 паровыхъ барказа; всего 19 паровыхъ судовъ, съ общимъ числомъ 1376 паровыхъ силъ и 69 орудій. Но, къ сожалѣнію, нельзя не замѣтить, что качественное состояніе многихъ изъ этихъ судовъ было очень неудовлетворительно; такъ, четыре винтовыя желѣзныя шкуны: «Персіянинъ», «Хивинецъ», «Бухарецъ» и «Курдъ», составлявшія тогда вмѣстѣ съ тремя деревянными канонерскими лодками: «Тюлень», «Сѣкира» и «Пищаль», главную боевую силу каспійской флотиліи, имѣли большіе недостатки какъ по морскимъ качествамъ, такъ и по механизмамъ. Шкуны были построены изъ желѣза и изготовлены вмѣстѣ съ механизмами въ 1859 году на нижегородской машинной фабрикѣ. Неудовлетворительность же этой флотиліи происходила главнымъ образомъ отъ того; что суда были построены въ то время, когда у насъ только водворялось желѣзное судостроеніе, такъ что суда эти были первыми нашими опытами въ новомъ и крайне трудномъ дѣлѣ. Наконецъ, требованія отъ каспійской флотиліи были въ прежнее время совсѣмъ другія, чѣмъ въ послѣднее. Кавказъ въ ту пору не былъ еще замиренъ, наши суда должны

были удовлетворять не только военнымъ цѣлямъ, но служить для транспортированія войскъ и грузовъ и даже исполнять почтовую службу. Кромѣ того, такъ какъ главное управленіе дѣлами каспійской флотиліи сосредоточивалось тогда въ астраханскомъ портѣ, лежавшемъ выше мелководнаго устья Волги за 100 верстъ отъ моря, то желаніе соединить въ судахъ столь мало согласующіяся условія и требованія—служить въ одно и тоже время цѣлямъ военнымъ и транспортнымъ, плавать въ открытомъ морѣ и по рѣчнымъ мелководіямъ,—вовлекли составителей и исполнителей проектовъ, при новости дѣла, въ промахи.

Послѣ личнаго осмотра и плаванія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала по Каспійскому морю въ 1870 году, выработался окончательный проектъ состава каспійской флотиліи. По отношенію къ судовой дѣятельности, Каспійское море раздѣлено на двѣ части: сѣверную и южную, рубежемъ между которыми назначена линія, проведенная отъ острова Чечня до мыса Тюбъ-Карагана. Характеромъ дѣятельности судоходства на каждой изъ этихъ двухъ частей и условіями мѣстности опредѣлены составъ и назначеніе тѣхъ военныхъ морскихъ силъ, которыя потребно имѣть на нихъ. Сѣверная часть моря, повсемѣстно мелководная и принимающая въ себя три большія рѣки: Волгу, Уралъ и Эмбу, служитъ ареною рыболовства и требуетъ главнымъ образомъ полицейскаго надзора на рыбныхъ промыслахъ и защиты рыбопромышленниковъ отъ нападеній кир-

гизовъ. Наблюденіе за рыбными промыслами не входитъ въ программу дѣйствій нашего военнаго флота, но не можетъ и обойтись безъ его помощи, такъ какъ требуетъ отъ исполнителей спеціальной морской подготовки и познаній. Вслѣдствіе этого, морское министерство тогда же обратило вниманіе на положеніе этого вопроса министровъ внутреннихъ дѣлъ и государственныхъ имуществъ, предложивъ, при созданіи такой небольшой флотиліи для полицейскаго надзора, содѣйствіе морскаго министерства какъ техническими свѣдѣніями, такъ и назначеніемъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ.

Южная часть Каспійскаго моря, глубокая на серединѣ и мелкая около береговъ, окаймленная, кромѣ русскихъ владѣній, еще прибрежьемъ чужаго государства, служитъ средствомъ для транзита грузовъ, идущихъ изъ Персіи и Кавказа въ Россію и обратно, и можетъ сдѣлаться въ недалекомъ будущемъ главнымъ путемъ нашей торговли съ Хивой, Бухарой и другими землями средней Азіи. Слѣдовательно, здѣсь военныя суда должны имѣть назначеніемъ защиту русской торговли и, кромѣ того, здѣсь же могутъ представляться флотиліи случаи военныхъ дѣйствій и различныя операціи совмѣстно съ сухопутными войсками. Такимъ образомъ, флотиліи въ южной части Каспійскаго моря назначено состоять изъ судовъ, соединяющихъ въ себѣ морскія и боевыя достоинства съ возможностью приближаться къ берегамъ и съ исполненіемъ обязанностей крейсерской и стан-

ціонерной службы. Руководствуясь этими соображеніями и пользуясь перенесеніемъ въ 1867 году главнаго порта на Каспійскомъ морѣ изъ Астрахани въ Баку, морское министерство признало необходимымъ имѣть въ составѣ флотиліи, въ южной части Каспійскаго моря, слѣдующія суда: шесть винтовыхъ шкунъ, двѣ колесныя яхты, одинъ буксирный колесный пароходъ, четыре паровые барказа и пять баржъ. Къ 1-му января 1880 года, каспійская флотилія состояла изъ слѣдующихъ судовъ:

Три винтовыя канонерскія лодки: «Тюлень», «Сѣкира» и «Пищаль». Изъ нихъ «Тюлень», съ машиной въ 40 силъ, построена во Франціи въ 1860 году изъ дуба и тика; капитально исправлена въ 1877 году по корпусу и механизму въ Баку. Артиллерія состоитъ изъ двухъ 4-хъ фунтовыхъ нарѣзныхъ пушекъ и одного 30-ти фунтоваго гладкостѣннаго орудія. «Сѣкира» и «Пищаль» построены изъ желѣза въ 1866 году на воткинскомъ заводѣ, по одинаковымъ чертежамъ, и снабжены машинами въ 70 силъ, къ которымъ въ 1876 году были сдѣланы приспособленія для отопленія котловъ нефтяными остатками. Обѣ лодки вооружены нарѣзной артиллеріей, состоящей изъ одного 6-ти дюймоваго орудія и двухъ 4-хъ фунтовыхъ пушекъ.

Три винтовыя желѣзныя шкуны: «Персіянинъ», «Хивинецъ» и «Лоцманъ». Двѣ первыя построены по одинаковымъ чертежамъ въ 1859 году, съ машинами въ 60 силъ, на нижегородской фабрикѣ. «Хиви-

нецъ» капитально исправлена въ 1866 году, а «Персіянинъ»—въ 1877 году. Обѣ шкуны имѣютъ по четыре 4-хъ фунтовыхъ нарѣзныхъ пушки. «Лоцманъ», съ машиной въ 22 силы, построена въ 1876 году на воткинскомъ заводѣ, и предназначена спеціально для маячной части. На этихъ трехъ шкунахъ сдѣланы въ послѣднее время приспособленія для отопленія котловъ нефтяными остатками.

Пять желѣзныхъ колесныхъ парохода: «Насръ-Эддинъ-Шахъ» (яхта), «Уралъ», «Аракъ», «Баку» и «Чикишляръ», съ машинами отъ 30 до 160 силъ и съ водоизмѣщеніемъ отъ 115 до 537 тоннъ. Всѣ они, за исключеніемъ «Аракса» и «Чикишляра», построены на частныхъ заводахъ на югѣ Россіи; «Аракъ» же и «Чикишляръ» построены въ Англіи. На пароходѣ «Насръ-Эддинъ-Шахъ» установлено шесть, на «Уралѣ» двѣ 4-хъ фунтовыхъ нарѣзныхъ пушки. Кромѣ «Аракса», остальные пароходы имѣютъ приспособленія для отопленія котловъ нефтяными остатками.

Три винтовые барказа: «Проворный», «Быстрый» и «Скорый». Два первые, съ машинами въ 15 силъ, построены по однимъ чертежамъ изъ желѣза въ Швеціи въ 1861 году, а послѣдній, съ машиною въ 8 силъ, построенъ изъ стали въ Англіи въ 1860 году.

Такимъ образомъ, каспійская флотилія въ настоящее время заключаетъ въ своемъ составѣ: 14 паровыхъ судовъ, имѣющихъ въ общей сложности 35

орудій и 818 паровыхъ силъ. Изъ сравненія этого числа судовъ съ предположенными по программѣ 1870 года, видно, что флотиліи недостаетъ еще трехъ винтовыхъ шкунъ, которыя въ настоящее время замѣнены тремя лодками. Вообще же, хотя боевой составъ каспійской флотиліи не удовлетворяетъ многимъ современнымъ требованіямъ, но, при нашемъ исключительномъ господствѣ на Каспійскомъ морѣ, такое обстоятельство можетъ быть терпимо еще нѣкоторое время.

Сибирская флотилія.

Первое паровое судно, вошедшее въ составъ сибирской флотиліи, была винтовая желѣзная шкуна «Востокъ», съ машиною въ 40 силъ, купленная въ Англіи и прибывшая къ берегамъ Сибири въ 1853 году. Затѣмъ, послѣ крымской войны, къ шкунѣ «Востокъ» прибавились съ 1856 по 1866 годъ 18 разныхъ пароходовъ, изъ которыхъ только одинъ «Америка», построенный изъ дуба въ Нью-Іоркѣ въ 1856 году, съ машиною въ 140 силъ, водоизмѣщеніемъ 554 тонна и со среднимъ углубленіемъ $8^1/_2$ футъ, считался морскимъ пароходомъ, а остальные были рѣчные пароходы, для плаванія по рѣкѣ Амуръ и ея притокамъ. Рѣчные пароходы построены изъ желѣза, преимущественно въ Европѣ и Америкѣ, откуда доставлены въ частяхъ и собраны мѣстными средствами на Амурѣ. Они имѣли полное образованіе въ подводной части, съ самымъ малымъ углубленіемъ, отъ 1 до 6 футъ, и съ машинами отъ 30 до 100 силъ. Нѣкоторые изъ нихъ имѣли даже по одному гребному колесу въ кормовой части.

Въ 1859 году прибыли къ берегамъ Сибири два винтовыхъ транспорта «Японецъ» и «Манджуръ», построенные въ 1858 году въ Нью-Іоркѣ, изъ дуба съ частью сосны и краснаго дерева. Первый имѣетъ водоизмѣщеніе 1534 тонна и машину въ 300 силъ; второй—водоизмѣщеніе 816 тоннъ и машину въ 150 силъ.

Кромѣ шкуны «Востокъ», для сибирской флотиліи были еще построены слѣдующія желѣзныя и винтовыя шкуны: «Сахалинъ» въ концѣ 1861 года въ Гамбургѣ, «Алеутъ» въ 1862 году въ Петербургѣ, «Ермакъ» и «Тунгузъ» въ 1870 году въ Петербургѣ.

Канонерскихъ винтовыхъ лодокъ числится въ сибирской флотиліи 4; изъ нихъ: «Морякъ» построена во Франціи въ 1860 году, изъ дуба и тика; «Соболь» и «Горностай» построены въ Финляндіи въ 1863 году, изъ дуба, тика и сосны, и только одна лодка «Нерпа», послѣ весьма продолжительныхъ задержекъ, была построена въ Николаевскѣ на Амурѣ, въ 1877 году, мѣстными средствами, изъ дуба и лиственицы.

Наконецъ, клиперъ «Абрекъ», построенный въ Финляндіи изъ дерева въ 1860 году и тимбованный въ Кронштадтѣ въ 1870 году, былъ зачисленъ въ составъ сибирской флотиліи, но прибытіи его туда въ 1872 году. Собственно боевая сила сибирской флотиліи состоитъ въ настоящее время изъ клипера «Абрекъ» и четырехъ поименованныхъ лодокъ.

Такимъ образомъ, въ общемъ составѣ сибирской флотиліи числятся къ 1 января 1880 году слѣдующія суда, за исключеніемъ выбывшихъ изъ судоваго списка по разнымъ причинамъ:

Клиперъ «Абрекъ», снабженный машиною въ 300 номинальныхъ силъ и вооруженный нарѣзной артиллеріей изъ трехъ 6-ти дюймовыхъ орудій и четырехъ 4-хъ фунтовыхъ пушекъ.

Четыре морскія канонерскія лодки; изъ нихъ «Моржъ» и «Нерпа» вооружены по одному 6-ти дюймовому нарѣзному орудію и по четыре 9-ти и 4-хъ дюймовыхъ пушки; «Соболь» и «Горностай» имѣютъ по два 6-ти дюймовыхъ орудія и по четыре 4-хъ фунтовыхъ пушки.

Три винтовыя шкуны: «Востокъ», «Ермакъ» и «Тунгузъ», вооруженныя по четыре 4-хъ фунтовыхъ нарѣзныхъ пушки.

Два винтовые транспорта «Японецъ» и «Манджуръ»; изъ нихъ первый имѣетъ два 10-ти фунтов. единорога, а второй—двѣ 4-хъ фунтов. нарѣзныя пушки.

Пять малыхъ пароходовъ и четыре паровыхъ барказа.

Такимъ образомъ сибирская флотилія въ настоящее время состоитъ изъ 19 паровыхъ судовъ разнаго ранга, имѣющихъ въ общей сложности 43 орудія и 1650 паровыхъ силъ.

Аральская флотилія. Аральская флотилія сооружалась постепенно и состоитъ въ настоящее время изъ слѣдующихъ шести пароходовъ, имѣющихъ въ общей сложности 217 паровыхъ силъ и вооруженныхъ 13 орудіями:

«Перовскій» построенъ изъ желѣза въ Швеціи, въ 1853 году, имѣетъ машину въ 40 силъ, водоизмѣщеніе 140 тоннъ, и наибольшее углубленіе $3^1/_2$ фута. Артиллерія его состоитъ изъ одного 10-ти фунтоваго единорога и одной 4-хъ фунтовой нарѣзной пушки.

«Аралъ» и «Сыръ-Дарья», съ машинами въ 40 и 20 силъ, строились одновременно въ 1862 году въ Англіи, изъ желѣза; они имѣютъ по одному гребному колесу въ кормовой части судна и вооружены: «Аралъ»—двумя 10-ти фунтовыми единорогами, а «Сыръ-Дарья»—однимъ такимъ же единорогомъ; наибольшее углубленіе перваго 3 фута и водоизмѣщеніе 194 тонна, а втораго углубленіе $2^1/_2$ фута и водоизмѣщеніе 70 тоннъ.

«Самаркандъ» построенъ изъ желѣза въ Бельгіи, въ 1866 году; онъ имѣетъ машину въ 70 силъ, среднее углубленіе 2 фута, водоизмѣщеніе 154 тонна и артиллерію изъ шести орудій: два 10-ти фунтовые единорога, двѣ 6-ти фунтовыя каронады и двѣ 4-хъ фунтовыя нарѣзныя пушки.

«Ташкентъ» построенъ изъ желѣза, на воткинскомъ заводѣ, въ 1870 году; онъ имѣетъ машину въ 35 силъ, наибольшее углубленіе $2^3/_4$ фута, водоизмѣщеніе 86 тоннъ и вооруженъ однимъ 10-ти фунтовымъ единорогомъ.

Наконецъ, паровой желѣзный барказъ «Обручевъ» построенъ въ 1852 году въ Швеціи, по одновременному заказу съ пароходомъ «Перовскій». Онъ имѣетъ машину въ 12 силъ, наибольшее углубленіе $2^3/_4$ фута и водоизмѣщеніе 16 тоннъ.

Кромѣ того имѣются: 9 парусныхъ морскихъ баржъ и около 30 грузовыхъ и разныхъ наименованій судовъ, а также желѣзный плавучій докъ изъ двухъ понтоновъ, построенный въ Англіи въ 1860 году.

# ГЛАВА IX.

## БРОНЕНОСНЫЙ ФЛОТЪ.—КРЕЙСЕРЫ.—МИНОНОСКИ.

Броненосное судостроеніе дѣлаетъ переворотъ въ наукѣ кораблестроенія и морской практикѣ.

Никогда ни одно открытіе ума человѣческаго въ дѣлѣ морской науки и практики не получало осуществленія съ такою необыкновенною быстротою и въ такихъ разнообразныхъ формахъ, какъ броненосное судостроеніе, и подобное явленіе находитъ вполнѣ естественное объясненіе въ чрезвычайной важности самаго изобрѣтенія. Послѣдствіемъ перваго состязанія броненосца съ деревянными судами на гамптонскомъ рейдѣ былъ переворотъ въ самыхъ основахъ нападенія и защиты въ морской войнѣ. Морскія державы, считавшія себя могущественными въ морѣ, вдругъ увидѣли, что онѣ почти вовсе беззащитны, если не примутъ рѣшительныхъ мѣръ къ созданію броненосныхъ флотовъ, и началась поспѣшная, лихорадочная дѣятельность, какъ скорѣе и удачнѣе достигнуть повидимому недостижимаго: имѣть суда обшитыя бронею, которую не могли бы пробивать удары самой

сильной артиллеріи, и имѣть въ тоже время артиллерію, которая пронизывала бы самую толстую броню. Началось то безконечное соперничество кораблестроенія и артиллеріи, которое повело къ самымъ остроумнымъ и неожиданнымъ открытіямъ и изобрѣтеніямъ. Благодаря имъ, современный броненосный корабль, со всѣми разнообразными своими приспособленіями, представляетъ чрезвычайно сложную боевую машину, и никогда еще не было такого разнообразія въ типахъ военныхъ судовъ, какъ въ настоящее время. Въ преслѣдованіи этой цѣли, корабельная архитектура была поколеблена въ самыхъ существенныхъ своихъ основахъ, и не мало понадобилось бы времени, чтобы только перечислить измѣненія въ устройствѣ и объяснить причины, вызвавшія измѣненія въ существующихъ современныхъ броненосцахъ отъ монитора до броненоснаго корабля и поповокъ. Борьба между бронею и артиллеріею все еще продолжается; относительно выгоднѣйшаго типа броненосныхъ судовъ идутъ споры: наука и практика еще не сказали по этому предмету послѣдняго слова и вопросъ остается открытымъ. Новыя орудія морской войны—мины, еще болѣе усложнили науку и практику военно-морскаго дѣла.

### *1) Броненосный флотъ въ Балтійскомъ морѣ.*

Первое появленіе обшитыхъ бронею судовъ относится ко времени крымской войны. Первое бомбар-

Крымская война вызвала постройку судовъ, об-

шитыхъ бронею.

дированіе Севастополя соединеннымъ англо-французскимъ флотомъ, 5 октября 1854 года, показало союзникамъ, что деревянныя ихъ суда могутъ быть легко сожжены и уничтожены въ борьбѣ противъ нашихъ береговыхъ укрѣпленій, вооруженныхъ достаточнымъ числомъ бомбическихъ пушекъ; что средства ихъ далеко недостаточны для нанесенія существеннаго вреда хорошо устроеннымъ и вооруженнымъ сухопутнымъ батареямъ, и что желѣзная, почти несокрушимая стойкость геройскихъ защитниковъ нашихъ южныхъ окраинъ, требуетъ такой же желѣзной защиты военныхъ судовъ.

Европейская система постройки броненосныхъ судовъ.

Все это побудило нашихъ враговъ сдѣлать опытъ для защиты судовъ желѣзными плитами, которыя могли бы выдерживать тяжелые удары разрушительныхъ бомбъ, и уже въ 1854 году во Франціи приступили къ постройкѣ изъ дерева трехъ броненосныхъ плавучихъ батарей: «Lave», «Dévastation» и «Tonnante», предназначавшихся для атаки русскихъ береговыхъ укрѣпленій на Черномъ морѣ. Длина ихъ была 167 футъ, ширина 42,6 фута, углубленіе въ водѣ 9 футъ, водоизмѣщеніе 1825 тоннъ, образованіе подводной части очень полное. Онѣ имѣли весьма слабосильныя паровыя машины, не дававшія имъ болѣе $5^1/_2$ узловъ хода при благопріятныхъ условіяхъ; артиллерія ихъ состояла изъ 16-ти 50-ти фунтовыхъ гладкостѣнныхъ пушекъ. Для доставленія этимъ батареямъ неуязвимости, деревянные борта ихъ были покрыты бронею, состоявшею изъ желѣзныхъ 4-хъ

дюймовыхъ плитъ; палуба ихъ, для противодѣйствія навѣснымъ выстрѣламъ, была тоже покрыта желѣзными листами.

Построенныя такимъ образомъ три батареи явились въ 1855 году въ Черное море брать нашу небольшую и слабо вооруженную крѣпость Кинбурнъ. Хотя Кинбурнъ можно было бы взять почти также легко и неброненосными судами, но тѣмъ не менѣе удачное участіе бронеиосныхъ батарей въ бомбардированіи и взятіи Кинбурна было торжественно объявлено всему свѣту и имена этихъ слабыхъ родоначальниковъ нынѣшнихъ грозныхъ броненосцевъ навсегда останутся памятными въ исторіи броненоснаго судостроенія.

Англичане, имѣя намѣреніе атаковать Кронштадтъ въ 1856 году, построили семь желѣзныхъ плавучихъ батарей со слѣдующими относительными размѣреніями: длина между перпендикулярами отъ $172^1/_2$ до 187 футъ; наибольшая ширина отъ 45 до $48^3/_4$ футъ; среднее углубленіе отъ $8^1/_2$ до $8^3/_4$; водоизмѣщеніе отъ 1693 до 1973 тоннъ; сила машины отъ 150 до 200 силъ; артиллерія отъ 14 до 16 орудій 68-ми фунтоваго калибра; скорость хода отъ $6^1/_2$ до 7 узловъ. Борта этихъ батарей были покрыты желѣзными плитами въ $3^1/_2$ дюйма, положенными на тиковую подкладку толщиною 6 дюймовъ. Но батареямъ этимъ не привелось подвергнуться боевому испытанію.

Франція, воспользовавшись первенствомъ постройки своихъ броненосныхъ батарей и удачнымъ боевымъ ихъ испытаніемъ подъ Кинбурномъ, приступила тот-

часъ послѣ крымской войны къ разработкѣ чертежей и постройкѣ изъ дерева одновременно трехъ бортовыхъ, мореходныхъ, броненосныхъ фрегатовъ. Изъ нихъ «La Gloire» былъ спущенъ на воду въ ноябрѣ 1859 года и предназначался быть, по выраженію его строителя, *львомъ въ стадѣ овецъ*, т. е. между деревянными судами. Въ Англіи сначала отнеслись весьма недовѣрчиво къ совершавшемуся тогда во Франціи перевороту въ военномъ судостроеніи, думая, что Французы будутъ въ состояніи выстроить не мореходные броненосцы, а только плавучія батареи для защиты береговъ. Но вскорѣ, убѣдившись въ противномъ и увидя, что быстрое сооруженіе французскаго броненоснаго флота можетъ, хотя и временно, вредно повліять на морское владычество Великобританіи, англичане воспользовались богатыми средствами своихъ казенныхъ адмиралтействъ и частныхъ судостроителей и въ теченіи 1859 года приступили къ постройкѣ изъ желѣза на частныхъ верфяхъ четырехъ бортовыхъ мореходныхъ фрегатовъ, изъ которыхъ «Warrior», заложенный въ маѣ 1859 года, былъ первымъ спущенъ на воду въ декабрѣ 1860 года.

Обѣ европейскія державы, при постройкѣ своихъ первыхъ броненосцевъ, имѣли въ виду, чтобы суда эти по своей формѣ не далеко отступали отъ формы прежнихъ военныхъ судовъ и чтобы новыя броненосныя суда непремѣнно отвѣчали всѣмъ требованіямъ и случайностямъ морской службы и годились бы, подобно прежнимъ деревяннымъ судамъ, какъ для плава-

нія въ океанахъ, такъ и для линейнаго боя и для атаки крѣпостей.

Появленіе перваго монитора въ Сѣверной Америкѣ.

Не таковы были первыя попытки по броненосному судостроенію въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ. До 1861 года, въ Сѣверной Америкѣ не было ни одного судна покрытаго бронею. Но въ этомъ году тамъ послѣдовалъ разрывъ между сѣверными и южными штатами, и сѣверо-американцы, по совѣту особой комиссіи, приступили къ постройкѣ трехъ броненосныхъ судовъ по разнымъ образцамъ. Въ числѣ ихъ было проектированное извѣстнымъ Эриксономъ желѣзное судно, названное «Monitor», съ одной вращательной башней, въ которой назначалось поставить два 11-ти дюймовыхъ гладкостѣнныхъ орудія. Главныя его размѣренія были слѣдующія:

| | |
|---|---|
| Наибольшая длина по верхней палубѣ . | 173 ф. |
| Наибольшая ширина палубы съ броней | 41 ф. 6 д. |
| Высота палубы отъ воды отъ . . | 2 до 3 ф. |
| Длина подводнаго желѣзнаго корпуса . | 127 ф. |
| Ширина его . . . . . | 36 — 2 д. |
| Углубленіе въ водѣ . . . . . | 10 — |
| Носовой свѣсъ брони . . . . . | 14 — |
| Кормовой — — . . . . . | 32 — |
| Водоизмѣщеніе . . . . . | 780 тонъ. |

Бортовая броня была толщиною 5 дюймовъ и состояла изъ одно-дюймовыхъ желѣзныхъ листовъ, положенныхъ и скрѣпленныхъ одинъ съ другимъ. Машина его приводила въ движеніе одинъ четырехъ-лопастной винтъ.

Характеристическія особенности монитора.

Такимъ образомъ «Monitor» представлялъ собою вполнѣ своеобразное и весьма оригинальное судно. Это былъ плотъ, по серединѣ котораго поставлена вращающаяся башня съ двумя орудіями. Плотъ этотъ помѣщенъ на желѣзный корпусъ судна, который составляетъ только подводную часть и не выходитъ на поверхность воды, надъ которой возвышается только часть плота и на немъ башня, рулевая рубка и дымовая труба. Въ подводной части корпуса, раздѣленной на нѣсколько непроницаемыхъ для воды отдѣленій, заключается главный судовой механизмъ, котлы, каюты, жилое помѣщеніе для команды, крюйтъ-камера, бомбовый погребъ и проч. Отказавшись отъ высокихъ бортовъ, для защиты которыхъ потребовалась бы громадной тяжести броня, Эриксонъ достигъ на «Monitor'ѣ» слѣдующихъ выгодъ, сравнительно съ обыкновенными бортовыми броненосными судами:

1) незначительность цѣли, представляемой имъ непріятельскимъ выстрѣламъ;

2) возможность ставить на него орудія такихъ размѣровъ, которыхъ въ то время не могли выдерживать бортовые броненосцы, вооруженные артиллеріей вдоль борта;

3) возможность защищать надводную часть судна, открытую непріятельскимъ выстрѣламъ, самой толстой броней, безъ вреда качествамъ судна, чего нельзя сдѣлать на бортовыхъ броненосцахъ;

4) башенныя орудія, закрытыя вмѣстѣ съ прислугой отъ непріятельскихъ выстрѣловъ, обладаютъ кру

говымъ обстрѣломъ по горизонту и занимаютъ на суднѣ такое положеніе, гдѣ обусловливается большее спокойствіе судна и возможность дѣйствовать изъ орудій въ такую погоду, когда бортовое батарейное судно не будетъ въ состояніи открыть свои пушечные порты; и 5) сравнительно малое углубленіе въ водѣ, дешевизна и скорость постройки.

«Monitor» былъ заложенъ 25 октября 1861 года и приготовленъ къ плаванію 6 марта 1862 года.

Сраженіе „Меримака“ съ „Монитором“ и его послѣдствія.

Въ тоже время отдѣлившіеся отъ американскаго союза южные штаты признали необходимымъ изготовить броненосное судно и съ этой цѣлью, захвативъ въ Норфолькѣ винтовый, деревянный, 50 пушечный фрегатъ «Merrimack», они по европейскому образцу передѣлали его въ броненосное судно, съ наклоненными подъ угломъ 25° бортами, въ которыхъ были прорѣзаны пушечные порты.

Въ предыдущей главѣ уже разсказано о пораженіи, которое «Merrimack» нанесъ 8-го марта 1862 года сѣверо-американской эскадрѣ на гамптонскомъ рейдѣ, доказавъ полное безсиліе неброненосныхъ судовъ въ борьбѣ съ броненосными. Явившись на этотъ рейдъ въ то время, когда тамъ находились четыре сѣверо-американскихъ фрегата и одинъ корветъ, «Merrimack» въ короткое время уничтожилъ одинъ фрегатъ и корветъ, избилъ совершенно другой фрегатъ и конечно уничтожилъ бы всѣ остальныя суда, если бы темнота вечера не заставила его удалиться въ Норфолькъ, чтобы на слѣдующій день возвратиться обратно на

тотъ же рейдъ, для окончательнаго пораженія оставшихся въ цѣлости сѣверо-американскихъ деревянныхъ судовъ. Дѣйствительно, 9 марта въ 6 часовъ утра, «Merrimack» снова вышелъ на гамптонскій рейдъ, но здѣсь, на этотъ разъ, побѣдоносному взору его командира и команды представилось какое-то страннаго вида маленькое суденышко, невиданное нигдѣ до тѣхъ поръ и послужившее имъ предметомъ забавнаго любопытства и смѣха. Суденышко это былъ «Monitor», который только въ 2 часа ночи 9 марта прибылъ изъ Нью-Іорка. «Merrimack» уменьшилъ ходъ и остановился, чтобы осмотрѣть своего новаго противника и подивиться дерзости этого суденышка, которое, не представляя собой никакой видимой силы и боевыхъ средствъ, рѣшилось такъ смѣло выйти на встрѣчу врагу, въ могуществѣ котораго тогда никто не могъ сомнѣваться. Черезъ нѣсколько минутъ, «Merrimack» открылъ по «Monitor'у» огонь изъ своихъ огромныхъ орудій и такимъ образомъ начался знаменитый въ новѣйшихъ морскихъ лѣтописяхъ бой, продолжавшійся болѣе трехъ часовъ на самомъ близкомъ разстояніи, причемъ оба противника прибѣгали нѣсколько разъ къ помощи тараненія другъ друга. Результатомъ такого, нигдѣ неслыханнаго боя, къ изумленію всего міра, было то, что «Monitor» остался невредимымъ, а «Merrimack» принужденъ былъ удалиться съ рейда въ Норфолькъ со столь значительными поврежденіями, что сами южане должны были вскорѣ уничтожить его.

Очевидно, никакое другое испытаніе не могло лучше выяснить всѣхъ преимуществъ и боевыхъ достоинствъ новаго башеннаго судна, которое, хотя также имѣло и свои большіе недостатки, но, по идеѣ своей постройки, какъ нельзя болѣе своевременно въ критическую минуту отвѣтило потребностямъ союзнаго американскаго правительства. Имя перваго броненосца этого типа сдѣлалось для американцевъ нарицательнымъ. Сѣверо-американское правительство немедленно же приступило къ постройкѣ четырехъ разрядовъ мониторовъ, въ коихъ оно такъ сильно нуждалось для прибрежной войны, для атаки фортовъ, гаваней и для содѣйствія сухопутнымъ войскамъ по направленіямъ большихъ рѣкъ. Увеличивъ чертежи своего перваго монитора и совершенствуя ихъ по указаніямъ опыта, американцы въ короткое время увеличили боевую силу этихъ судовъ до такихъ предѣловъ, что къ концу войны, подъ вліяніемъ побѣдъ и несомнѣнныхъ заслугъ своего флота, они пришли къ твердому убѣжденію въ возможности употреблять мониторы не только для плаванія и дѣйствій около береговъ, но и въ открытомъ морѣ. Для доказательства справедливости своего убѣжденія, американцы въ 1866 году рѣшились послать въ дальнее плаваніе два лучшихъ и сильныхъ монитора: «Monadnock» и «Miantonomoh»—перваго изъ Филадельфіи въ С.-Франциско чрезъ Магелановъ проливъ, а втораго въ Европу, Россію и обратно. Эти мониторы, въ сопровожденіи конвоировъ, благополучно совершили

переходы черезъ океанъ и исполнили данныя имъ порученія.

Начало постройки броненосныхъ судовъ для русскаго флота.

Постройка и боевое испытаніе мониторовъ, сраженія на гамптонскомъ рейдѣ и другія во время американской междоусобной войны, не только выдвинули во всѣхъ европейскихъ морскихъ державахъ вопросъ о броненосномъ судостроеніи на первый планъ, не только заставили ихъ обратить серьезное вниманіе на башенные броненосцы вообще, но и скоро привели инженеровъ къ заключеніямъ о несовмѣстимости всѣхъ требуемыхъ отъ военныхъ судовъ условій въ одномъ суднѣ, о необходимости раздѣленія судовъ на спеціальные типы, каждый со своимъ особымъ назначеніемъ. Для плаванія въ океанахъ и линейнаго боя было тогда рѣшено оставить бортовые рангоутные броненосцы, покрытые бронею умѣренной толщины, а для прибрежной войны (т. е. для атаки и обороны портовъ и гаваней) строить башенные броненосцы, оказавшіеся способными носить броню самой большой толщины и орудія самаго большаго калибра. Изложенныя обстоятельства были главной причиной появленія множества различныхъ проектовъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ различныхъ типовъ броненосныхъ судовъ и системъ ихъ постройки.

Мы внимательно слѣдили за всѣмъ, что дѣлалось заграницею въ военномъ судостроеніи, и Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, начиная съ 1858 года, неоднократно докладывалъ Государю Императору, а равно при ежегодномъ разсмотрѣніи

смѣты морскаго министерства обращалъ вниманіе государственнаго совѣта о начинающемся новомъ важномъ переворотѣ въ морскомъ судостроеніи и о необходимости введенія въ нашемъ флотѣ броненосныхъ судовъ. Вслѣдствіе затруднительнаго положенія государственнаго казначейства, мы принуждены были ограничиваться до 1861 года только производствомъ предварительныхъ опытовъ надъ желѣзными плитами и листами, получаемыми съ нашихъ лучшихъ горныхъ заводовъ. Результаты этихъ опытовъ, по сравненію съ иностранной желѣзной промышленностью, ясно показали, что наши лучшіе заводы не были въ то время въ состояніи отвѣчать требованіямъ морскаго министерства, но не по качеству металловъ, а по младенческому состоянію технической выдѣлки и производства желѣза. Въ 1861 году морское министерство сдѣлало первый опытъ постройки небольшой броненосной лодки, названной «Опытъ». Она была построена въ Петербургѣ съ подряда изъ англійскаго и частью русскаго желѣза, но имѣла только одинъ носовой брустверъ обшитымъ бронею въ $4^1/_2$ дюйма, на тиковой подкладѣ въ 12 дюймовъ.

Батарея „Червонецъ".

Въ 1861 году сравнительное положеніе нашего флота съ иностраннымъ уже до того измѣнилось, вслѣдствіе постройки броненосцевъ, что медлить было невозможно, и Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ рѣшился, не ожидая особыхъ на этотъ предметъ ассигнованій, обратить на броненосное судостроеніе всѣ

средства нашей ограниченной смѣты, отодвинувъ на второй планъ даже самыя настоятельныя потребности морскаго вѣдомства, какъ напримѣръ заграничное и внутреннее практическія плаванія. Въ этомъ году былъ заказанъ въ Англіи первый нашъ броненосецъ, батарея «Первенецъ». Она строилась изъ англійскаго желѣза и обшита бронею въ $4^1/_2$ дюйма на серединѣ борта и 4 дюйма при оконечностяхъ судна. Артиллерія ея первоначально состояла изъ 24-хъ 60-ти фунтовыхъ гладкостѣнныхъ пушекъ, которыя потомъ были замѣнены 16-ю преимущественно 8-ми и 6-ти дюймовыми нарѣзными пушками, для чего потребовалось произвести значительныя передѣлки въ бортахъ и внутри судна. Батарея «Первенецъ» была спущена на воду въ маѣ и приведена въ Кронштадтъ въ августѣ 1863 года; она имѣетъ слѣдующія размѣренія:

| | | |
|---|---|---|
| Длина между перпендикулярами . . | | 220 ф. |
| Наибольшая ширина съ бронею . . | | 53 — |
| Среднее углубленіе. . . . . | | 14 — 6 д. |
| Водоизмѣщеніе . . . . . | | 3277 тоннъ. |
| Сила машины | номинальная . . . . | 300 |
| | индикаторная. . . . | 1067 |
| Стоимость корпуса . . . . . | | 916,981 р. |
| — машины . . . . . | | 154,549 — |

Соображенія морскаго министерства при началѣ сооруженія нашего броненоснаго флота.

При сооруженіи этого перваго нашего броненосца Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ руководствовался слѣдующими соображеніями, которыя удостоились Высочайшаго одобренія:

1) Священный долгъ защиты отечества налагаетъ

на морское вѣдомство обязанность заботиться о безопасности нашихъ береговъ; поэтому необходимо обратить прежде всего всѣ средства на созиданіе силъ оборонительныхъ, для охраненія доступовъ къ нашимъ прибрежьямъ, и потомъ уже начать сооруженіе судовъ, предназначенныхъ для нападенія и могущихъ переплывать моря и океаны.

2) Относительно системы постройки блиндированныхъ судовъ, изъ двухъ системъ: *французской*, состоящей въ обшивкѣ кованными плитами деревяннаго корпуса судна, и *англійской*, въ которой самый корпусъ строится изъ желѣза,—преимущество слѣдуетъ отдать послѣдней въ отношеніи прочности и долговѣчности, хотя первая изъ этихъ системъ имѣетъ на своей сторонѣ преимущество въ отношеніи скорости постройки, а также меньшихъ издержекъ. Но это преимущество только кажущееся, ибо хотя первоначальная стоимость англійскихъ судовъ значительно превосходитъ стоимость французскихъ, но за то желѣзныя суда могутъ служить несравненно долѣе деревянныхъ, обшитыхъ бронею, и, слѣдовательно, въ экономическомъ отношеніи выгоднѣе этихъ послѣднихъ. Будучи обязано заботиться о возможномъ уменьшеніи государственныхъ расходовъ, морское министерство должно придерживаться исключительно системы желѣзнаго судостроенія, и хотя въ началѣ медленность этого способа постройки оставитъ насъ на болѣе долгое время въ положеніи беззащитности, но за то впослѣдствіи, продолжая сооружать для на-

шего броненоснаго флота новыя суда, которыя будутъ постепенно усиливать его составъ, а не замѣнять лишь суда, скоро приходящія въ негодность, мы придемъ съ меньшими издержками въ болѣе могущественное, какъ морская держава, положеніе, нежели, еслибы, увлеченные нетерпѣніемъ и желаніемъ создать скоро, мы приняли систему поспѣшныхъ и недолговѣчныхъ деревянныхъ построекъ.

3) Желѣзное судостроеніе должно быть прочно водворено въ Россіи; суда должны строиться русскими и изъ русскихъ матеріаловъ, чтобы намъ не быть въ этомъ важномъ дѣлѣ въ зависимости отъ иноземной промышленности и иностранныхъ техниковъ.

Эти основныя начала и были въ строгости примѣнены къ нашему броненосному судостроенію съ самаго его начала. Изъ всѣхъ броненосныхъ судовъ, только одна батарея «Первенецъ» была построена въ Англіи, чтобы при помощи этого заказа освоиться съ пріемами, употребляемыми въ Англіи при броненосномъ судостроеніи, для чего къ постройкѣ ея назначены были наши офицеры и мастеровые.

Батарея „Не-тронь-меня“, фрегаты: „Петропавловскъ“ и „Севастополь“.

Въ 1862 году было приступлено къ постройкѣ втораго нашего броненосца, батареи «Не-тронь-меня», но уже въ Россіи. Для этого министерство согласило англійскаго заводчика и судостроителя Митчеля заложить и построить эту батарею въ Петербургѣ, на Галерномъ островкѣ. Этимъ путемъ мы могли воспользоваться у себя дома указаніями привезенныхъ Митчелемъ изъ Англіи мастеровъ, какъ наиболѣе опыт-

ныхъ въ дѣлѣ желѣзнаго судостроенія. Батарея строилась изъ англійскаго желѣза съ частью русскаго, по совершенно одинаковымъ чертежамъ съ батареей «Первенецъ». Проектированная для нея артиллерія состояла изъ 16-ти 8-ми дюймовыхъ нарѣзныхъ орудій. «Не-тронь-меня» была снабжена машиной въ 450 силъ съ винтоваго корабля «Константинъ», а броневыя плиты для нея, толщиною въ 4½ и 4 дюйма, были изготовлены въ Англіи. Спускъ ея на воду послѣдовалъ въ іюнѣ 1864 года. Стоимость ея постройки обошлась по корпусу 923,501 рубль и по механизму 257,920 руб., считая первоначальную стоимость машины съ исправленіями и передѣлками.

Принявъ однако въ принципѣ постройку нашихъ броненосцевъ изъ желѣза, морское министерство, въ видахъ болѣе быстраго сооруженія броненоснаго флота, рѣшилось одновременно обратить нѣкоторыя суда въ броненосныя, по примѣру Франціи, а также и Англіи, которая, желая перегнать свою историческую соперницу, стала одновременно съ постройкой желѣзныхъ броненосцевъ обшивать бронею свои прежніе деревянные корабли, не смотря на сознаніе въ непрочности и недолговѣчности подобныхъ судовъ. Между существовавшими въ то время деревянными судами нашего винтоваго флота, трехъ-дечные корабли «Императоръ Николай I», «Синопъ» и «Цесаревичъ» и фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» могли бы быть обращены въ броненосные, но, по тщательномъ обсужденіи этого вопроса, было признано болѣе полезнымъ

оставить ихъ тогда въ прежнемъ видѣ, потому что капитальная передѣлка ихъ обошлась бы весьма дорого и сократила бы многими годами срокъ ихъ службы, а между тѣмъ въ случаѣ войны мы имѣли бы средства поспѣшно покрыть ихъ бронею, не прибѣгая тогда къ дорого стоющимъ кореннымъ передѣлкамъ. По этимъ соображеніямъ, выборъ остановился тогда только на двухъ 58 пушечныхъ фрегатахъ «Севастополь» и «Петропавловскъ», заложенныхъ въ Кронштадтѣ и Петербургѣ въ 1861 году и строившихся изъ дуба съ частью тика, гондурасскаго дерева и сосны. Въ концѣ 1862 года, фрегаты эти было рѣшено передѣлать по образцу англійскихъ и французскихъ судовъ въ батарейные броненосцы съ бронею по всему борту. Броня для нихъ была изготовлена въ Англіи и расположена по корпусу слѣдующимъ образомъ: плиты въ $4^1/_2$ дюйма положены по срединѣ борта на тиковой подкладкѣ въ 10 дюймовъ, а на оконечностяхъ судна, съ разстоянія 50 футъ отъ штевней, были положены плиты въ 4, $3^1/_2$ и 3 дюйма на тиковой подкладкѣ въ 6 дюймовъ. Сначала артиллерія ихъ состояла изъ 30 преимущественно 60-ти фунтовыхъ гладкостѣнныхъ пушекъ, которыя потомъ были замѣнены: для «Петропавловска» двадцатью однимъ 8-ми дюймовымъ и однимъ 6-ти дюймовымъ нарѣзнымъ орудіемъ, а для «Севастополя» пятнадцатью 8-ми и 6-ти дюймовыми нарѣзными орудіями. «Севастополь» былъ оконченъ и выведенъ изъ кронштадскаго южнаго дока въ августѣ 1864 года, а «Петропавловскъ»

спущенъ на воду въ Петербургѣ въ августѣ 1865 года. Оба фрегата имѣютъ слѣдующія главныя размѣренія:

| | «Севастополь», | «Петропавловскъ». |
|---|---|---|
| Длина между перпендикулярами . . . . . | 300 ф. 0 д. | 298 ф. 0 д. |
| Наибольшая ширина съ броней . . . . . | 52 — 1 — | 55 — 8 — |
| Углубленіе по чертежу. носомъ . . | 24 — 2 — | 26 — « — |
| Углубленіе по чертежу. кормой . . | 22 — 8 — | 24 — 6 — |
| Строевыхъ тоннъ. . . | 3,869 | 4,289 |
| Число тоннъ водоизмѣщенія . . . . . | 6,135 | 6,040 |
| Сила машины номинальная . . | 800 | 800 |
| Сила машины индикаторная . | 3,088 | 2,808 |
| Стоимость корпуса . . | 1.669,356 р. | 1.278,748 р. |
| Стоимость механизма . | 359,175 — | 498,320 — |

Машина для «Севастополя» была изготовлена на ижорскихъ заводахъ, а для «Петропавловска» на частномъ заводѣ. Морскія качества обоихъ фрегатовъ оказались прекрасными, а скорость хода подъ парами около 12 и 12½ узловъ.

Примѣненіе типа монитора къ подвижной прибрежной оборонѣ Кронштадта.

Появленіе въ Сѣверной Америкѣ совершенно оригинальнаго, до того времени невиданнаго типа судовъ, *мониторовъ*, побудило морское министерство командировать въ 1862 году двухъ лицъ: капитана 1 ранга Лесовскаго и корабельнаго инженера капитана Арцеулова въ Соединенныя Штаты, чтобы на мѣстѣ оцѣнить значеніе и опредѣлить боевыя достоинства и недостатки этихъ американскихъ броненосцевъ. На осно-

ваніи свѣдѣній и чертежей, собранныхъ такимъ путемъ, и по тщательномъ разсмотрѣніи и обсужденіи ихъ въ морскомъ министерствѣ, оказалось, что именно этотъ типъ броненосцевъ имѣлъ особенно важное значеніе для насъ, при тогдашнемъ беззащитномъ положеніи Кронштадта, и не только потому, что суда эти по малому своему углубленію лучше другихъ броненосныхъ судовъ пригодны для подвижной прибрежной обороны, но и потому, что система Эриксона допускала сравнительно скорую постройку судовъ и не требовала для защиты судовъ тѣхъ огромныхъ и толстыхъ броневыхъ плитъ, какія употреблялись на европейскихъ броненосцахъ и выдѣлка которыхъ требовала особыхъ техническихъ усилій и продолжительнаго времени для водворенія на нашихъ казенныхъ и частныхъ заводахъ. Между тѣмъ Россія находилась въ то время подъ вліяніемъ угрожающаго разрыва съ западными государствами, желавшими вмѣшаться въ польскій вопросъ. Въ 1863 году, по Высочайшему повелѣнію, былъ учрежденъ при военномъ министерствѣ комитетъ, подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта Крыжановскаго, для обсужденія мѣръ, необходимыхъ для безотлагательнаго приведенія Кронштадта въ оборонительное положеніе. Общее мнѣніе комитета было, что при тѣхъ средствахъ, которыми владѣли наши морскіе противники въ 1863 году, Кронштадтъ, въ случаѣ нападенія на него съ моря, не можетъ быть спасенъ; что, при настойчивости и умѣніи противника, сама столица не можетъ считаться внѣ опас-

ности, и что одними береговыми укрѣпленіями, безъ подвижной броненосной обороны, Кронштадтъ защитить невозможно.

Постройка десяти мониторовъ, двухъ-башенной лодки „Смерчь“ и батареи „Кремль“.

Въ тогдашную переходную эпоху военнаго судостроенія, было невозможно даже приблизительно опредѣлить постоянный штатъ балтійскаго броненоснаго флота, но разсмотрѣніе плана защиты Кронштадта и ближайшихъ къ нему прибрежій и шхеръ показывало настоятельную необходимость имѣть по крайней мѣрѣ 40 броненосныхъ плавучихъ батарей, мониторовъ и канонерскихъ лодокъ. Такъ какъ для выполненія столь обширной и трудной задачи не могли быть достаточны обыкновенныя средства морскаго министерства, то послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе увеличить наши денежныя средства отпускомъ сверхъ смѣты на броненосное судостроеніе: въ 1863 году 3.000,000 рублей; въ 1864 году—2.600,000 руб. и еще авансомъ 1.200,000 рублей въ счетъ смѣты 1865 года.

При этомъ морскому министерству было предоставлено право производить постройку означенныхъ судовъ по своему усмотрѣнію, не стѣсняясь строгимъ соблюденіемъ формальностей, установленныхъ для казенныхъ и частныхъ подрядовъ. Натянутость политическихъ обстоятельствъ и необходимость защитить Кронштадтъ и столицу, заставили дѣйствовать съ величайшею энергіею и морское министерство приняло слѣдующія мѣры:

1) Приступлено къ постройкѣ десяти одно-башенныхъ мониторовъ по системѣ Эриксона, вооруженныхъ каж-

дый первоначально двумя 15-ти дюймовыми гладкостѣнными орудіями, которыя потомъ были замѣнены двумя 9-ти дюймовыми нарѣзными. Всѣ мониторы строились изъ англійскаго желѣза, по одинаковымъ чертежамъ, сходнымъ со второй серіей американскихъ мониторовъ, и имѣли слѣдующія главныя размѣренія:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Длина между перпендикулярами . . | 201 | ф. | |
| Наибольшая ширина съ броней . . | 46 | — | |
| Среднее углубленіе по чертежу . . | 11 | — | 6 д. |
| Число тоннъ водоизмѣщенія . . . | 1566 | — | » — |
| Число силъ машинъ: судовыхъ . . . | 160 | | |
| Число силъ машинъ: башенныхъ . . | 15 | | |
| Число силъ машинъ: вентиляторныхъ . | 20 | | |

Средняя скорость хода въ часъ отъ 6 до 7 узловъ.

Броня слойковая, изъ однодюймовыхъ желѣзныхъ листовъ, толщиною на бортахъ 5 дюймовъ, а на башняхъ 11 дюймовъ, на дубовой и тиковой подкладкѣ. Стоимость постройки корпуса и механизмовъ каждаго—отъ 554,000 до 618,500 рублей.

Такъ какъ въ казенныхъ адмиралтействахъ построить всѣ мониторы не представлялось никакой возможности, то только два: «Ураганъ» и «Тифонъ» были заложены въ петербургскомъ новомъ адмиралтействѣ, гдѣ вслѣдствіе этого потребовалось: изготовить и приспособить два элинга и устроить механическую мастерскую и два сарая для склада желѣзныхъ матеріаловъ. Тоже самое потребовалось сдѣлать и на Галерномъ островкѣ, гдѣ строились по подряду мониторы «Стрѣлецъ» и «Единорогъ». Затѣмъ, четыре

монитора: «Латникъ», «Броненосецъ», «Лава» и «Перунъ», строились на двухъ петербургскихъ частныхъ заводахъ и наконецъ два: «Колдунъ» и «Вѣщунъ» изготовлялись по частямъ въ Бельгіи, а сборка ихъ была произведена на Гутуевскомъ островѣ. Всѣ десять мониторовъ были снабжены по одному 4-хъ лопастному винту. Къ этой же категоріи судовъ, предназначенныхъ для защиты Кронштадта и нашей столицы, слѣдуетъ еще причислить построенные одновременно съ ними 13 батарейныхъ плотовъ, обшитыхъ бронею и вооруженныхъ каждый двумя орудіями большаго калибра. Этими плотами были замѣнены проектировавшіяся въ то время бронированныя канонерскія лодки.

2) Начата постройкою двухъ-башенная лодка «Смерчь», по подряду, изъ англійскаго желѣза, на Галерномъ островкѣ. Сначала она была вооружена четырьмя 8-ми дюймовыми нарѣзными орудіями, по два въ каждой башнѣ, а впослѣдствіи—только двумя 9-ти дюймовыми орудіями, по одному въ башнѣ. Кромѣ того, она имѣетъ машину въ 200 силъ, приводящую въ движеніе два боковые винта; броня на ней не слойковая, а изъ кованныхъ желѣзныхъ плитъ, толщиною $4^1/_2$ дюйма на башняхъ и на серединѣ борта и 4 дюйма на оконечностяхъ судна, съ тиковой подкладкой. «Смерчь» имѣетъ двѣ башни, устроенныя по системѣ Кольза, главныя отличія которыхъ отъ башень Эриксона заключаются въ томъ, что башня системы Эриксона помѣщается на верхней палубѣ

судна почти во всю свою вышину и вращается вмѣстѣ со своимъ центральнымъ валомъ, составляя съ послѣднимъ одно цѣлое; тогда какъ башня Кольза только на половину возвышается надъ верхней палубой судна, упираясь своимъ основаніемъ на роульсы, на которыхъ она вращается вокругъ своего центральнаго вала. Вращеніе башень обѣихъ системъ производится или въ ручную, или при помощи особой паровой машинки.

Строительныя работы на этихъ судахъ производились днемъ и ночью, въ двѣ смѣны рабочихъ, и всѣ эти 11 судовъ были спущены на воду менѣе чѣмъ въ годичный срокъ, къ первой половинѣ 1864 года.

3) Начата постройка третьей плавучей броненосной батареи «Кремль», по образцу двухъ такихъ же батарей «Первенецъ» и «Не-тронь-меня», но съ нѣсколько увеличеннымъ водоизмѣщеніемъ. Первоначально артиллерія ея состояла изъ двадцати 60-ти фунтовыхъ гладкостѣнныхъ пушекъ, которыя впослѣдствіи были замѣнены 14-ю 8-ми дюймовыми орудіями. Батарея «Кремль» строилась на петербургскомъ частномъ заводѣ, изъ англійскаго желѣза, съ частью русскаго, а машина для нея, въ 360 силъ, была взята съ винтоваго фрегата «Илья Муромецъ». Броневыя плиты изготовлены въ Англіи, толщиною въ $5^1/_2$ и $4^1/_2$ дюйма на серединѣ борта и 4 дюйма на оконечностяхъ судна, на тиковой подкладкѣ въ 18 дюймовъ. Батарея эта, по условіямъ съ заводомъ, предназначалась быть изготовленной къ іюлю 1866

года, но была спущена на воду въ іюнѣ 1865 года, т. е. годомъ раньше условленнаго срока, благодаря усиленнымъ работамъ.

4) Ускорено окончаніе уже начатыхъ работъ по обращенію деревянныхъ фрегатовъ «Петропавловскъ» и «Севастополь» въ броненосные. Работы производились по первому казенными средствами въ петербургскомъ новомъ адмиралтействѣ, а по второму—съ подряда въ Кронштадтѣ.

Результатъ постройки этихъ первыхъ броненосцевъ, въ отношеніи боеваго ихъ значенія, оказался вполнѣ удовлетворительнымъ. Броненосныя батареи и мониторы, составивъ серьезные начатки для подвижной обороны Кронштадта и столицы, могли дѣйствовать на всемъ протяженіи балтійскаго прибрежья. Въ 1865 году Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ ходилъ съ двумя батареями и 9 мониторами, въ Швецію для испытанія ихъ въ плаваніи. Это плаваніе между прочимъ показало, что наши мониторы, хотя и построены съ оборонительной цѣлью, не лишены однако до нѣкоторой степени мореходныхъ качествъ: они выдерживали свѣжую погоду, держались на значительномъ волненіи, хорошо слушались руля и были поворотливы.

Что касается фрегатовъ «Севастополь» и «Петропавловскъ», которые имѣли назначеніемъ плавать кромѣ Балтійскаго моря и въ другихъ моряхъ, то въ пользу ихъ можетъ говорить то обстоятельство, что, кромѣ очередныхъ плаваній въ составѣ броненосной

эскадры, «Петропавловскъ», послѣ десятилѣтней службы въ Балтійскомъ морѣ, могъ быть еще отправленъ въ Средиземное море.

Важное значеніе 1863 года въ дѣлѣ русскаго военнаго судостроенія.

1863 годъ долженъ занять весьма почетное мѣсто въ исторіи русскаго военнаго судостроенія и навсегда останется памятнымъ не только по необыкновенной дѣятельности нашихъ главныхъ казенныхъ и частныхъ верфей, но и потому, что съ этого года желѣзное и броненосное судостроеніе прочно водворилось въ нашемъ отечествѣ. Какъ во время крымской войны, при созданіи первенцовъ винтоваго деревяннаго флота, такъ и въ 1863 году, при созданіи первенцовъ нашего желѣзнаго броненоснаго флота, морскому министерству, среди крайней спѣшности громадныхъ работъ, пришлось бороться съ ограниченностію числа отечественныхъ техниковъ и промышленныхъ средствъ и съ множествомъ другихъ затрудненій, и чтобы достойнымъ образомъ оцѣнить значительность достигнутыхъ результатовъ, необходимо имѣть въ виду эти препятствія и затрудненія. Благодаря энергическимъ мѣрамъ, принятымъ во время крымской войны и по заключеніи парижскаго мира, мы уже имѣли къ началу 60-хъ годовъ хорошія деревянныя паровыя суда, построенныя у насъ въ Россіи; но новый внезапный переворотъ въ судостроеніи, замѣнившій дерево желѣзомъ и создавшій броню, чрезвычайно уменьшилъ участіе въ адмиралтейскихъ работахъ корабельныхъ плотниковъ и другихъ мастеровыхъ, пріобрѣвшихъ опытность въ строеніи деревянныхъ судовъ, и пре-

вратилъ адмиралтействa и верфи въ обширные механическіе заводы. Переворотъ этотъ угрожалъ дать опять преобладаніе у насъ иноземной заводской промышленности въ дѣлѣ военнаго судостроенія и поставить насъ снова въ зависимость отъ нея; приходилось или отдаться въ руки иностранцевъ и переводить десятки милліоновъ русскихъ рублей за границу, или, для предотвращенія этого, начинать трудную и отвѣтственную работу водворенія у насъ желѣзнаго и броненоснаго судостроенія, перестраивать казенныя адмиралтейства для потребностей совершенно новаго дѣла, частные заводы вызывать къ новой жизни. И морское министерство принялось за то и другое, хотя на этотъ разъ задача была труднѣе, чѣмъ въ 50-хъ годахъ, при водвореніи у насъ винтоваго судостроенія, потому что техника въ эти немногіе годы ушла значительно впередъ и преслѣдовала уже несравненно болѣе сложныя цѣли.

Для этого, въ 1863 и ближайшихъ послѣдующихъ годахъ, въ Петербургѣ, Кронштадтѣ и на Ижорѣ, наши адмиралтейства совершенно перестроены, возведены новые элинги, обширныя мастерскія, цѣлые заводы, выписаны изъ заграницы и установлены многочисленные сложные механизмы и машины, приняты мѣры къ пріобрѣтенію нашими техниками новыхъ для нихъ свѣдѣній и опытности, къ обезпеченію нашихъ адмиралтействъ и заводовъ запасами металловъ, наконецъ вызвана на новое поприще частная дѣятельность и, при покровительствѣ морскаго министерства,

создались новые желѣзодѣлательные механическіе судостроительные заводы.

О приспособленіи адмиралтействъ и портовъ къ желѣзному и броненосному судостроенію излагается въ IV главѣ второй части этого «Обзора».

Постройка перваго нашего броненосца въ Англіи и втораго въ Россіи, но при помощи англійскихъ мастеровыхъ, послужили нашимъ техникамъ хорошею первоначальною школою въ новомъ дѣлѣ. Затѣмъ, не упускалось никакого случая, чтобы пополнять и расширять эти свѣдѣнія и опытность. Мы близко, шагъ за шагомъ слѣдили за всѣмъ, что дѣлается въ иностранныхъ адмиралтействахъ, и не было такого новаго изобрѣтенія или усовершенствованія въ дѣлѣ судостроительной техники, которое тѣмъ или другимъ путемъ не дѣлалось бы немедленно нашимъ достояніемъ. Нѣсколько молодыхъ людей получили образованіе въ училищѣ корабельныхъ инженеровъ въ Лондонѣ; большому числу нашихъ инженеровъ дана возможность лично ознакомиться съ заграничными адмиралтействами и заводами, чрезъ командированіе ихъ заграницу; наши постоянные морскіе агенты не переставали снабжать насъ всякими нужными намъ свѣдѣніями; наши заграничныя плаванія также служили постояннымъ источникомъ и проводникомъ для нашего техническаго образованія. Благодаря всѣмъ этимъ мѣрамъ, морское министерство поставило себя въ такое положеніе, что никакое новое изобрѣтеніе по военно-морскому дѣлу не застало бы насъ теперь

врасплохъ и мы нынѣ въ состояніи выполнять своими средствами самыя трудныя задачи, какія только можетъ предъявить непрерывно совершенствуемая морская техника.

Заготовленіе лѣсовъ нужныхъ для броненоснаго судостроенія.

Съ открытіемъ у насъ желѣзнаго и броненоснаго судостроенія, вопросъ о запасахъ хорошаго и сухаго лѣса потерялъ свое первенствующее по важности значеніе, хотя и не утратилъ этого значенія вовсе. Потребность въ заготовленіи лѣсовъ значительно уменьшилась, но зато перемѣнилась потребность въ породахъ лѣса, поставившая насъ на нѣкоторое время въ зависимость отъ иностранныхъ рынковъ. Вмѣсто дуба и сосны, которыя употреблялись для деревяннаго судостроенія, явилась надобность въ тикѣ, который могъ быть получаемъ только за границей. Это побудило морское министерство озаботиться пріобрѣтеніемъ этого лѣса не только для удовлетворенія текущей потребности судостроенія, но и для составленія запаса, чтобы не остаться, въ случаѣ военныхъ дѣйствій, безъ этого, столь необходимаго для броненоснаго судостроенія, матеріала. Посылка паруснаго транспорта «Гилякъ» въ Мульмейнъ за тикомъ весьма облегчила и удешевила намъ исполненіе этой задачи. Но мысль о замѣнѣ этого иностраннаго продукта русскимъ не оставляла морское министерство и, къ счастію, въ нашей сѣверной лиственицѣ мы нашли лѣсъ, который, по испытаніи, оказался пригоднымъ замѣнить намъ тикъ въ броненосномъ судостроеніи.

Обезпеченіе же

Но съ уменьшеніемъ значенія лѣсовъ, другой мате-

лѣзнаго судостроенія запасами металловъ.

ріалъ занялъ его мѣсто въ адмиралтействахъ и заводахъ. Съ введеніемъ желѣзнаго и броненоснаго судостроенія, потребность въ металлахъ чрезвычайно увеличилась, такъ что одно время мы были въ этомъ отношеніи поставлены въ большое затрудненіе. Хотя мы имѣемъ въ Россіи всѣ нужные для желѣзнаго судостроенія металлы превосходнаго качества, но отдаленность казенныхъ горныхъ заводовъ, съ которыхъ до тѣхъ поръ почти исключительно получалась значительная часть металловъ, трудности перевозки тяжеловѣсныхъ издѣлій и неизбѣжныя случайности въ пути, постоянно ставили морское министерство въ трудное положеніе. Находившись въ такой постоянной и тѣсной зависимости отъ казенныхъ горныхъ заводовъ въ изготовленіи и своевременномъ доставленіи разныхъ видовъ желѣза, составлявшихъ насущную потребность только что возникавшаго тогда желѣзнаго судостроенія, морское министерство уже въ 1862 году просило министра финансовъ направить дѣятельность горныхъ заводовъ такимъ образомъ, въ видахъ сближенія ихъ съ нашими портами и заводами, чтобы на уральскихъ заводахъ изготовлялось желѣзо всѣхъ сортовъ для всѣхъ вообще портовъ и заводовъ морскаго вѣдомства, въ олонецкомъ горномъ округѣ—броня для балтійскаго флота, а на луганскомъ заводѣ—чугунъ и желѣзо для черноморской флотиліи.

Однако, не смотря на совокупныя усилія министерствъ морскаго и финансовъ къ устраненію встрѣчавшихся остановокъ и затрудненій, металлы почти

постоянно получались съ горныхъ заводовъ несвоевременно и въ недостаточномъ количествѣ; вслѣдствіе чего морское министерство, обладая хорошими верфями и заводами, могущими удовлетворять какъ обыкновеннымъ, такъ и чрезвычайнымъ требованіямъ, никогда не имѣло обезпеченія, что у него будетъ достаточно чугуна и желѣза для удовлетворенія потребностей даже обыкновеннаго, не усиленнаго судостроенія. Такой ненормальный порядокъ все болѣе и болѣе побуждалъ морское министерство поставить себя въ такое же независимое положеніе отъ казенныхъ горныхъ заводовъ, какъ оно уже было поставлено отъ лѣснаго вѣдомства въ отношеніи полученія корабельныхъ лѣсовъ.

Лучшимъ средствомъ для этого оставалось обратиться къ тому же самому образу дѣйствій, какой былъ принятъ въ видахъ развитія нашихъ частныхъ судостроительныхъ и механическихъ заводовъ. Съ этой цѣлью были избраны два изъ близьлежащихъ къ Петербургу частныхъ заводовъ, которые, по обилію хорошихъ рудъ, движущей силы, топлива и мастеровыхъ, совмѣщали въ себѣ всѣ главнѣйшія условія къ прочному водворенію на нихъ выдѣлки желѣза и чугуна въ значительныхъ размѣрахъ. Стараніями министерства, оба завода были поставлены въ такое положеніе, что могли удовлетворять обыкновеннымъ, а совокупно съ горными казенными заводами и усиленнымъ потребностямъ морскаго вѣдомства въ желѣзѣ и чугунѣ, и такимъ образомъ совершилось весьма

важное преобразованіе въ существовавшихъ до тѣхъ поръ способахъ снабженія нашихъ адмиралтействъ и заводовъ металлами и матеріалами для броненоснаго и желѣзнаго судостроенія. Существованіе этихъ двухъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ дало возможность морскому министерству удовлетворять потребностямъ для желѣзнаго и броненоснаго судостроенія въ металлахъ, пока не установился болѣе правильный способъ поставки съ горныхъ заводовъ тѣхъ именно сортовъ ихъ, въ которыхъ встрѣчалась надобность, и не развилась болѣе торговля металлами на нашихъ внутреннихъ рынкахъ.

Рядомъ съ созданіемъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ, шло созданіе тѣмъ же путемъ частныхъ судостроительныхъ и механическихъ заводовъ. Разъ твердо рѣшившись быть независимымъ отъ заграничныхъ заводовъ въ дѣлѣ, съ которымъ соединена безопасность государства, морское министерство пресѣкло всѣ заграничные заказы и неуклонно принимало мѣры, чтобы частные заводы, при помощи покровительства и денежныхъ пожертвованій, поставить на уровень съ современными требованіями судостроенія. Съ огромными затрудненіями морскому министерству удалось это исполнить, и изъ броненосныхъ судовъ, оконченныхъ въ періодъ времени съ начала броненоснаго судостроенія въ Россіи до настоящаго времени, 15 судовъ построено на нашихъ частныхъ заводахъ. Безъ сомнѣнія, въ этомъ крайне трудномъ дѣлѣ не обошлось безъ неудачъ, безъ большихъ по-

жертвованіи; нѣкоторые заводы даже потерпѣли крушеніе, но все таки они сослужили въ свое время службу не только русскому флоту, но и вообще механическому дѣлу въ Россіи; существованіе же тѣхъ изъ нихъ, которые пережили это трудное время, ставитъ насъ теперь въ независимое положеніе отъ заграничныхъ заводовъ какъ въ отношеніи судостроенія, такъ и по другимъ важнымъ отраслямъ желѣзнаго механическаго производства, касающагося области торговаго мореплаванія, разныхъ отраслей промышленности и желѣзныхъ дорогъ.

Дѣятельность морскаго министерства, направленная къ прекращенію заказовъ заграницей и къ освобожденію военнаго судостроенія отъ иностранной зависимости, чрезъ водвореніе его у себя дома, стоившая морскому вѣдомству такъ много трудовъ, наложившая на него такъ много отвѣтственности, получила громкое правительственное признаніе въ 1866 году. Государь Императоръ, съ цѣлію сокращенія перевода денегъ за границу, 6 октября 1866 года Высочайше повелѣть соизволилъ: «прекратить на будущее время «правительственные заказы заграницей, подобно тому, «какъ это уже приведено въ исполненіе по морскому «вѣдомству и затѣмъ всѣ заказы, какъ военнаго ми«нистерства и министерства путей сообщенія, такъ и «другихъ вѣдомствъ, исполнять внутри государства, не «смотря ни на какія затрудненія или неудобства, кото«рыя это могло бы представить на первыхъ порахъ».

Такое же признаніе эта дѣятельность нашла въ

1865 году со стороны нашего маститаго посла въ Англіи, барона Бруннова, глубокаго знатока англійской политики: «Je n'hésite point», писалъ онъ государственномъ канцлеру, «à rendre le plus juste hommage à «la prevoyance, avec laquelle le ministère Impérial de la «marine a reconnu la nécessité de créer chez nous des établis«sements maritimes, propres à faire face aux besoins de nos «constructions navales. Cette disposition, prise à temps, aura «pour resultat de rendre la Russie indépendante du bon «vouloir de l'Angleterre, sur lequel il n'est jamais sûr de «compter avec trop de confiance»....

Соображенія, принятыя въ основаніе при постройкѣ второй серіи броненосныхъ судовъ.

Вслѣдъ за возникновеніемъ броненоснаго судостроенія въ Европѣ и Америкѣ, начали появляться многочисленные проекты броненосныхъ судовъ разныхъ типовъ и системъ постройки. Весьма многіе изъ этихъ проектовъ получили осуществленіе на казенныхъ и частныхъ верфяхъ новаго и стараго свѣта. Всѣ эти системы и типы имѣли горячихъ приверженцевъ и столь же горячихъ противниковъ: деревянные и желѣзные корпуса судовъ, обшитые бронею, бортовые рангоутные броненосцы и башенныя суда; башни американца Эриксона и башни англичанина Кольза; броня слойковая и броня сплошная,—все это составляло тогда предметъ горячихъ споровъ моряковъ и инженеровъ всѣхъ странъ, не говоря уже о безконечномъ рядѣ второстепенныхъ системъ и частныхъ приспособленій, которыя отовсюду предлагались во множествѣ и на которыя изобрѣтатели спѣшили брать привилегіи и патенты.

Хотя морское министерство близко слѣдило за успѣхами новаго броненоснаго судостроенія въ главныхъ морскихъ державахъ, но, при всѣхъ принимаемыхъ мѣрахъ и усиліяхъ, истина не всегда легко раскрывалась. Очень не многія изъ новыхъ судовъ еще подверглись въ то время надлежащему продолжительному испытанію, которое вселило бы несомнѣнное убѣжденіе не только въ морскихъ, но и въ боевыхъ ихъ качествахъ, и еще меньшее число броненосцевъ подверглось испытанію сравнительному, которое на самой практикѣ доказало бы преимущества одного типа предъ другими.

Въ этой борьбѣ невыработанныхъ взглядовъ и неустановившихся понятій, морскому министерству надлежало поступать съ крайней осторожностью и не поддаваться никакимъ блестящимъ увлеченіямъ, чтобы не впасть въ большія ошибки. Въ этомъ отношеніи, твердая рѣшимость не приступать къ сооруженію наступательнаго броненоснаго флота до окончанія флота оборонительнаго, много пособляла уясненію пути для дѣйствія и спасала насъ отъ важныхъ промаховъ и большихъ ошибокъ въ столь цѣнныхъ и сложныхъ сооруженіяхъ. Американская война уже *боевымъ опытомъ* указала на совершенную пригодность для этой цѣли башенныхъ судовъ; но въ тоже время никакъ не слѣдовало упрямо держаться разъ избраннаго типа, чтобы не впасть въ односторонность, исключительность и не отстать отъ другихъ державъ, которыя не останавливались передъ громадными затратами для

испытанія многочисленныхъ и безпрерывно возникающихъ новыхъ типовъ и видоизмѣненій ихъ въ эту переходную эпоху науки кораблестроенія. Одинъ изъ вопросовъ, подлежавшихъ подробному разсмотрѣнію при началѣ постройки второй серіи броненосныхъ судовъ, заключался въ томъ—закладывать ли вдругъ возможно большее число судовъ, или строить одно за другимъ въ возможно короткій срокъ. Вопросъ рѣшенъ тѣмъ, что признано необходимымъ заложить одновременно не менѣе восьми броненосныхъ судовъ. Необходимость эта обуславливалась тогда слѣдующими соображеніями:

1) Имѣя въ постройкѣ одновременно большое число разнаго ранга судовъ, морское министерство въ состояніи, въ случаѣ чрезвычайныхъ политическихъ обстоятельствъ, ускорить срокъ ихъ окончанія и разомъ усилить флотъ значительнымъ боевымъ подкрѣпленіемъ.

2) Частные заводчики и судостроители, взявшіе на себя въ 1862 и 1863 годахъ сооруженіе судовъ и механизмовъ для нихъ, должны были бы, въ случаѣ перерыва въ сдѣланныхъ имъ заказахъ, отпустить большую часть мастеровъ и рабочихъ, занимавшихся выполненіемъ нашихъ казенныхъ заказовъ и пріобрѣвшихъ навыкъ въ этомъ новомъ у насъ дѣлѣ. Это обстоятельство имѣло бы весьма невыгодныя послѣдствія не только на качество и стоимость послѣдующихъ заказовъ, но и на дѣятельность частныхъ заводовъ.

3) Благовременное разрѣшеніе постройки этихъ новыхъ броненосцевъ даетъ возможность заготовить безъ поспѣшности и, слѣдовательно, безъ излишней переплаты нужные запасы и матеріалы хорошаго качества и употребить въ дѣло русское желѣзо.

Постройка серіи изъ восьми броненосныхъ судовъ по усовершенствованнымъ чертежамъ.

Согласно этой програмѣ, въ 1864 году была утверждена постройка слѣдующихъ восьми броненосныхъ судовъ разнаго ранга: двѣ двухъ-башенныя лодки—«Чародѣйка» и «Русалка»; два двухъ-башенныхъ фрегата—«Адмиралъ Спиридовъ» и «Адмиралъ Чичаговъ»; два трехъ-башенныхъ фрегата—«Адмиралъ Грейгъ» и «Адмиралъ Лазаревъ»; два рангоутныхъ мореходныхъ фрегата—«Князь Пожарскій» и «Мининъ».

Такимъ образомъ, изъ восьми поименованныхъ броненосцевъ, къ шести была примѣнена башенная система. Но, будучи проектированы по усовершенствованнымъ чертежамъ, эти шесть броненосцевъ имѣли назначеніемъ не только защиту Кронштадта, какъ главнѣйшую цѣль своей постройки, но и плаваніе по Финскому заливу и вдоль береговъ Балтійскаго моря, т. е., по отношенію мореходныхъ качествъ, они должны были стоять выше своихъ предшественниковъ. Фрегаты же «Князь Пожарскій» и «Мининъ», по своимъ размѣрамъ, силѣ машины и артиллеріи и большому рангоуту, предназначались для дальнихъ плаваній и для станціонерной службы въ иностранныхъ моряхъ.

Двухъ-башенныя лодки „Ча-

Лодки «Чародѣйка» и «Русалка» строились по одинаковымъ чертежамъ, по подряду съ заводомъ Мит-

родѣйка" и „Русалка".

челя. Онѣ имѣютъ по двѣ башни системы Кольза, машину въ 200 силъ и два винта. Машины изготовлены на частномъ заводѣ Берда. Главныя ихъ размѣренія слѣдующія:

| | |
|---|---|
| Длина между перпендикулярами . . | 200 ф. 0 д. |
| Наибольшая ширина . . . . . | 42 — — |
| Среднее углубленіе по чертежу . . | 11 — 0 — |
| Водоизмѣщеніе . . . . . | 1850 тоннъ. |
| Стоимость { корпуса . . . . . | 615,860 р. |
| Стоимость { машины . . . . . | 146.173 — |

Броневыя плиты изготовлялись на камскомъ и ижорскомъ заводахъ, толщиною на главныхъ частяхъ корпуса и башенъ $4^1/_2$ дюйма, съ постепеннымъ утоненіемъ къ носу и кормѣ до $3^3/_4$ и $3^1/_4$ дюйма, на тиковой подкладкѣ отъ 12 до 18 дюймовъ. Артиллерія ихъ состоитъ изъ четырехъ 9-ти дюймовыхъ нарѣзныхъ орудій, по два орудія въ каждой башнѣ. Къ постройкѣ корпусовъ было приступлено въ январѣ 1865 года; обѣ лодки спущены на воду въ 1867 году.

Фрегаты, носящіе имена адмираловъ.

Двухъ-башенные фрегаты «Адмиралъ Спиридовъ» и «Адмиралъ Чичаговъ» строились по одинаковымъ чертежамъ, по подряду съ невскимъ заводомъ; они имѣютъ башни системы Кольза, машины въ 400 силъ и два винта; машины изготовлены на томъ же заводѣ.

Тоже самое слѣдуетъ сказать и о системѣ постройки трехъ-башенныхъ фрегатовъ «Адмиралъ Грейгъ» и «Адмиралъ Лазаревъ», но съ той разницей, что они

нѣсколько отличаются отъ первыхъ своими размѣрами и строились: «Адмиралъ Грейгъ» въ петербургскомъ новомъ адмиралтействѣ, казенными средствами, а «Адмиралъ Лазаревъ» на частномъ балтійскомъ заводѣ Карра и Макферсона, на которомъ изготовлялись и машины въ 400 силъ для обоихъ фрегатовъ. Главныя размѣренія этихъ четырехъ фрегатовъ слѣдующія:

| | | Адмиралъ Спиридовъ и Адмиралъ Чичаговъ. | Адмиралъ Грейгъ и Адмиралъ Лазаревъ. |
|---|---|---|---|
| Длина между перпендикулярами . . | | 248 ф. 0 д. | 248 ф. 0 д. |
| Наибольшая ширина . . . . . | | 43 — 0 — | 43 — 0 — |
| Среднее углубленіе по чертежу . . | | 16 — 6 — | 16 — 9 — |
| Водоизмѣщеніе . | | 3505 тон. | 3480 тон. |
| Стоимость каждаго | корпуса. . | 928,000 р. | 1.335,325 р. / 1.039,189 — |
| | механизма | 249,530 — | 261,361 — / 250,100 — |

Броневыя плиты изготовлялись на камскомъ и ижорскомъ заводахъ, толщиною на бортахъ отъ 6 до $3^1/_2$ дюймовъ, а на башняхъ отъ $6^1/_2$ до $5^1/_2$ дюймовъ, на тиковой подкладкѣ изъ двухъ рядовъ, съ внутренней рубашкой изъ угловаго желѣза. Артиллерія этихъ четырехъ фрегатовъ первоначально состояла изъ двухъ 9-ти дюймовыхъ нарѣзныхъ орудій въ каждой башнѣ, а потомъ было поставлено, взамѣнъ прежнихъ,

по одному 11-тп дюймовому орудію въ каждой башнѣ, причемъ были произведены соотвѣтствующія передѣлки и измѣненія въ башняхъ. Начатые постройкою въ 1865 году, фрегаты эти были спущены на воду: «Адмиралъ Лазаревъ» въ 1867 году, а остальные три въ 1868 году.

Всѣ шесть поименованныхъ судовъ принадлежатъ, согласно своему первоначальному назначенію, къ усовершенствованному типу башенныхъ броненосцевъ для прибрежной защиты и имѣютъ слѣдующія общія, свойственныя имъ особенности: во первыхъ, они не имѣютъ рангоута, кромѣ высокихъ флагштоковъ для подъема вымпела и сигнальныхъ флаговъ и приспособленій для управленія и дѣйствія буксирными минами; во вторыхъ, большая часть ихъ корпуса находится подъ водой, заключая въ себѣ: судовую машину съ котлами и угольными ямами, помѣщеніе для офицеровъ и команды, запасы провизіи съ водяными цистернами и другими судовыми принадлежностями, а также бомбовые погреба и крюйтъ-камеры, водоотливныя и пожарныя помпы съ ихъ приводами и проч.; наконецъ, въ третьихъ, надводная часть ихъ корпуса возвышается очень немного отъ поверхности воды, представляя весьма небольшую цѣль непріятельскимъ выстрѣламъ. На верхней палубѣ возвышаются: боевыя башни съ помѣщающимися внутри ихъ орудіями, дымовая труба и вентиляторная труба, чрезъ которую, помощью особой машинки и посредствомъ особой системы трубокъ, накачивается свѣжій воздухъ

по возможности во всѣ помѣщенія внутри судна; верхній или командный мостикъ, который приспособленъ для подъема судовыхъ шлюпокъ, уборки матросскихъ коекъ, а также служитъ во время плаванія мѣстомъ для вахтенныхъ офицеровъ, рулевыхъ и сигнальщиковъ. На этомъ мостикѣ устроена штурманская рубка съ путевымъ компасомъ и штурваломъ, и съ приводомъ отъ переговорныхъ трубокъ въ главныя части судна.

Казематированные фрегаты „Князь Пожарскій" и „Мининъ".

Постройка казематированныхъ фрегатовъ «Князь Пожарскій» и «Мининъ» вызвана была тѣмъ обстоятельствомъ, что усилія Англіи въ постройкѣ такихъ броненосцевъ, которыхъ можно было бы, въ случаѣ надобности, отправлять въ крейсерство въ океаны и для станціонерной службы, въ то время достигли уже существенно важныхъ результатовъ. Вслѣдствіе объявленнаго англійскимъ адмиралтействомъ конкурса на составленіе лучшаго чертежа броненоснаго судна, которое наиболѣе удовлетворяло бы означенной цѣли, въ адмиралтейство было представлено очень много проектовъ, изъ которыхъ однако большая часть требовала судовъ огромныхъ размѣреній и весьма большой стоимости, чего именно и старалось избѣжать адмиралтейство, потому что оно уже затратило слишкомъ много на суда, которыя тогда или строились, или отдѣлывались, или только что испытывались и, слѣдовательно, не могли еще сказать ничего окончательнаго въ свою пользу. Но изъ большаго числа представленныхъ проектовъ, особенное вниманіе обратилъ на себя

проектъ г. Рида, частнаго корабельнаго инженера, который предложилъ постройку новаго типа казематированныхъ броненосцевъ, по особой проектированной имъ системѣ.

Ридъ своимъ проектомъ стремился удовлетворить разнообразнымъ и весьма труднымъ условіямъ англійскаго адмиралтейства. Во первыхъ, обнаружившіеся тогда недостатки въ мореходныхъ и эволюціонныхъ качествахъ первыхъ броненосцевъ, заставили обратить особенное вниманіе на поворотливость судовъ, и для этого потребовалось уменьшить размѣры новыхъ броненосцевъ, не ослабляя ихъ боевой силы и не уменьшая скорости ихъ хода подъ парами; во вторыхъ, изготовленіе 9-ти и 10-ти дюймовыхъ нарѣзныхъ орудій и вообще усилившаяся тогда борьба между артиллеріей и бронеи доказали слабость броневыхъ плитъ, которыми покрывались строившіеся въ то время броненосцы и побудили защищать новыя суда болѣе тяжелыми плитами; и въ третьихъ, употребленіе подводныхъ минъ и дѣйствіе таранами, во время междоусобной американской войны, указали на необходимость усовершенствовать и усилить постройку броненосцевъ изъ желѣза съ двойнымъ дномъ, непроницаемыми для воды переборками и отдѣленіями и снабдить ихъ шпиронами. Система Рида состояла въ томъ, чтобы бронею покрывать только среднія части судна, образующія центральную батарею или казематъ, который былъ бы непроницаемъ для снарядовъ и заключалъ бы въ себѣ небольшое число, но самыхъ силь-

ныхъ орудій. Съ этимъ казематомъ долженъ составлять какъ бы одно цѣлое поясъ брони, идущій отъ каземата въ обѣ стороны по ватерлиніи до носовой и кормовой оконечностей судна. Такимъ образомъ, казематъ и броневой поясъ по ватерлиніи предназначены защищать людей, орудія, машину, крюйтъ-камеры, руль и вообще всѣ жизненныя части судна; грузъ и тяжести распредѣлены такъ, чтобы большая ихъ часть находилась около центра. Для того же чтобы дать новымъ броненосцамъ наилучшія морскія и эволюціонныя качества, Ридъ предложилъ значительно уменьшить ихъ длину сравнительно съ предшествовавшими броненосцами.

Всѣ эти условія и требованія удалось Риду осуществить въ наибольшей степени въ построенномъ имъ мореходномъ, желѣзномъ, броненосномъ фрегатѣ «Belle-rophon», который былъ заложенъ въ 1863 году и спущенъ на воду въ апрѣлѣ 1865 года. Здѣсь слѣдуетъ кстати замѣтить, что для уменьшенія вѣса его корпуса и для лучшаго скрѣпленія, были употреблены стальные продольные стрингера и нѣкоторые связные поясья и такимъ образомъ фрегатъ этотъ представляетъ, между прочимъ, первый примѣръ употребленія стали въ военномъ судостроеніи. Ридъ составилъ эпоху въ броненосномъ судостроеніи постройкою фрегата «Belle-rophon», который дѣйствительно оказался судномъ съ болѣе сильными боевыми элементами, съ болѣе толстою броневою защитою, съ большею скоростью хода подъ парами и парусами, и болѣе поворотливымъ,

чѣмъ существовавшіе до того времени англійскіе броненосцы.

Фрегатъ „Князь Пожарскій".

Морское министерство, воспользовавшись этими достигнутыми результатами въ Англіи, рѣшилось построить у насъ по системѣ Рида фрегатъ «Князь Пожарскій», который былъ заложенъ въ концѣ 1864 года и строился въ Петербургѣ, на Галерномъ островкѣ, изъ русскаго желѣза, съ подряда заводомъ Митчеля. Машина его была изготовлена въ 600 силъ, съ однимъ винтовымъ двигателемъ, на частномъ заводѣ Берда. Фрегатъ былъ спущенъ на воду въ 1867 году. Главныя его размѣренія слѣдующія:

| | | |
|---|---|---|
| Длина между перпендикулярами. | | 265 ф. |
| Наибольшая ширина. . . . . | | 49 — |
| Углубленіе по чертежу | носомъ. . | 17 — 10 д. |
| | кормою. . | 22 — 1 — |
| Водоизмѣщеніе. . . . . | | 4.505 тонн. |
| Сила машины | номинальная. . . | 600 — |
| | индикаторная. . | 2,835 — |
| Наибольшая скорость хода. . . | | 11,7 — |
| Стоимость | корпуса. . . . . | 1.035,479 руб. |
| | машины. . . . . | 384,140 — |

Броневыя плиты изготовлены на ижорскихъ заводахъ, толщиною $4^1/_2$ дюйма на казематѣ и 4 дюйма на поясѣ по ватерлиніи, на тиковой подкладкѣ въ два ряда и со внутренней желѣзной рубашкой изъ угловаго желѣза. Проектированная для него артиллерія должна была состоять изъ восьми 9-ти дюймовыхъ нарѣзныхъ орудій въ казематѣ или центральной батареѣ,

но потомъ была поставлена артиллерія изъ восьми 8-ми дюймовыхъ орудій въ каземат'ѣ и двухъ 6-ти дюймовыхъ орудій на поворотныхъ платформахъ на верхней палуб'ѣ, не считая небольшихъ пушекъ для салюта, десанта и для д'ѣйствія противъ миноносокъ. По окончательномъ изготовленіи къ плаванію, фрегатъ «Князь Пожарскій» посылался для пробныхъ плаваній въ Балтійское море въ 1869, 1870 и 1871 годахъ, причемъ онъ не обнаруживалъ однако хорошихъ морскихъ качествъ, вслѣдствіе чего фрегатъ былъ переданъ для испытаній подъ наблюденіе генералъ-адъютанта Попова. Послѣдній, подвергнувъ фрегатъ новому всестороннему испытанію въ морѣ, нашелъ, что недостатки его заключаются не въ чертежахъ и конструкціи судна, а въ неправильности размѣщенія нѣкоторыхъ тяжестей и въ несоотвѣтственности рангоута, и что, при небольшихъ, второстепенныхъ передѣлкахъ внутри корпуса, фрегатъ этотъ сдѣлается хорошимъ морскимъ боевымъ судномъ. Дѣйствительно, произведенныя на немъ передѣлки дали столь удовлетворительные результаты, что лѣтомъ 1873 года онъ былъ отправленъ въ Средиземное море для практическаго плаванія и для станціонерной службы. Фрегатъ этотъ былъ такимъ образомъ первымъ нашимъ броненосцемъ, высланнымъ изъ Кронштадта далѣе предѣловъ Балтійскаго моря. Во время плаванія фрегата изъ Англіи въ Грецію, ему пришлось испытать свѣжіе вѣтра и большое волненіе, особенно на переходѣ изъ Мальты въ Пирей, причемъ розмахи фрегата выходили изъ показаній кренометра,

и, не смотря на это, фрегатъ, судя по донесенію его командира, держался на волненіи хорошо.

Осенью 1875 года, фрегатъ возвратился благополучно въ Кронштадтъ, гдѣ онъ былъ подвергнутъ значительнымъ исправленіямъ по корпусу и механизму. Между прочимъ, кромѣ нѣкоторыхъ передѣлокъ внутри корпуса, онъ былъ обшитъ снаружи въ подводной части деревомъ въ одинъ рядъ съ цинковыми листами, а машина была перебрана и передѣлана, съ установкой новыхъ восьми котловъ, вмѣсто прежнихъ шести и съ устройствомъ двухъ дымовыхъ трубъ. Отъ этого сила его машины увеличилась настолько, что на пробномъ плаваніи подъ парами, осенью 1877 года, фрегатъ получилъ скорость хода 11,7 узла, т. е. на одинъ узелъ больше противъ испытаній въ 1872 году. Кромѣ того, въ это же время были сдѣланы на фрегатѣ приспособленія для дѣйствія шпиронными, откидными и буксирными минами. Въ такомъ исправленномъ и обновленномъ видѣ, фрегатъ вторично отправленъ въ 1878 году на станцію въ Средиземное море, гдѣ онъ находится до сихъ поръ.

Первоначальная постройка фрегата „Мининъ".

Постройка фрегата «Мининъ» въ высшей степени характеризуетъ ту переходную и трудную эпоху военнаго судостроенія, когда непрерывныя усовершенствованія въ судостроеніи и артиллеріи, слѣдовавшія одно за другимъ съ поразительной скоростью, мѣшали остановиться на чемъ нибудь окончательномъ. «Мининъ» начатъ постройкою въ 1864 году по чертежамъ и по типу заложеннаго тогда же фрегата «Князь Пожар-

скій», т. е. 8-ми пушечнымъ казематированнымъ мореходнымъ броненосцемъ, съ машиною въ 450 номинальныхъ силъ, но затѣмъ, вслѣдствіе стеченія различныхъ обстоятельствъ, нѣсколько разъ во время самой постройки судна чертежи этого фрегата были подвергаемы различнымъ кореннымъ измѣненіямъ и онъ оконченъ постройкою не ранѣе 1877 года фрегатомъ крейсеромъ новѣйшаго типа. Сперва, при самомъ началѣ постройки, быстрые успѣхи въ кораблестроеніи и артиллеріи, сдѣланные въ то время въ Англіи, заставили допустить значительныя измѣненія въ первоначальныхъ чертежахъ «Минина», чтобы снабдить его машиною сначала въ 600, а потомъ въ 800 силъ, и поставить на немъ болѣе сильную артиллерію, чѣмъ предполагавшаяся первоначально 8-ми дюймоваго калибра, что и заставило увеличить его размѣренія въ ширину и длину. Въ 1866 году американскіе мониторы «Miantonomoh» и «Monadnock» совершили свои знаменитые океанскіе переходы, которыми окончательно убѣдили сторонниковъ башенныхъ судовъ въ возможности постройки сильнаго мореходнаго башеннаго броненосца. Англійскій капитанъ Кользъ, проповѣдывавшій свои убѣжденія въ пользу башенныхъ судовъ, воспользовался примѣрами американскихъ мониторовъ и рѣшился представить въ англійское адмиралтейство чертежи башеннаго рангоутнаго броненосца, и такъ какъ общественное мнѣніе, печать и наконецъ само министерство въ Англіи высказались въ пользу идей Кольза, то чертежи его были утверждены и

проектированный имъ броненосецъ «Captain» заложенъ въ 1866 году и спущенъ на воду въ началѣ 1869 года.

Въ своихъ предыдущихъ постройкахъ наше морское министерство имѣло возможность оцѣнить по достоинству преимущества башенныхъ броненосцевъ, и теперь, видя дальнѣйшее развитіе этой системы и производя постройку новаго мореходнаго броненосца, естественно находило желательнымъ примѣнить идею Кольза къ фрегату «Мининъ». Вслѣдствіе этого, оно поручило кораблестроительному техническому комитету пересоставить чертежи фрегата въ этомъ смыслѣ, выражавшемъ тогда послѣднее слово науки кораблестроенія. Такимъ образомъ «Мининъ» былъ спущенъ на воду въ 1869 году, какъ башенный мореходный броненосецъ, построенный на основаніяхъ одинаковыхъ съ фрегатомъ «Captain».

Но въ ночь съ 6 на 7-е сентября 1870 года ужасная участь постигла фрегатъ «Captain». Во время сильнаго порывистаго вѣтра онъ перевернулся и погибъ у испанскаго берега почти со всѣмъ экипажемъ и изобрѣтателемъ капитаномъ Кользомъ. Такая страшная катастрофа заставила пріостановить окончательную постройку «Минина», и морскому министерству надлежало рѣшить въ какомъ видѣ оканчивать постройку этого судна. Такъ какъ перестройка его въ башенное судно прибрежной защиты потребовала бы самыхъ капитальныхъ передѣлокъ, потому что въ то время уже весьма измѣнились и увеличились требованія отъ броненосцевъ прибрежной защиты по отно-

шенію толщины брони и калибра орудій, а съ другой стороны примѣръ фрегата «Captain» не допускалъ возможности достройки «Минина» согласно первоначальному назначенію, то морское министерство воспользовалось его корпусомъ для передѣлки въ броненосный фрегатъ-крейсеръ, по типу выработавшемуся у насъ въ послѣднее время, о чемъ будетъ подробно изложено ниже.

Результаты дѣятельности по броненосному судостроенію къ 1-му января 1870 года.

Въ 1862 году морское министерство поставило себѣ задачей соорудить чрезъ 6—7 лѣтъ достаточно сильный броненосный флотъ для защиты Кронштадта и столицы. Этотъ предназначенный срокъ истекалъ въ 1870 году, и по иниціативѣ морскаго министерства въ этомъ году была назначена особая коммисія, подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта Тотлебена, для выработки плана обороны Кронштадта при содѣйствіи нашего броненоснаго флота.

Къ 1-му января 1870 года, нашъ балтійскій броненосный флотъ состоялъ изъ слѣдующаго числа судовъ разнаго типа и ранга:

| Типы и ранги судовъ. | Число судовъ. | Число орудій. | Вѣсъ залпа съ одного борта, а для башенныхъ судовъ — для всѣхъ орудій. | Число номинальныхъ силъ машинъ. | Число тонъ водоизмѣщенія. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | фунты. | | |
| Батарейные фрегаты . . . . | 3 | 60 | 3,042 | 2,200 | 16,657 |
| 3-хъ башенные » . . . . | 2 | 12 | 3,600 | 800 | 7,010 |
| 2-хъ » » . . . . | 2 | 8 | 2,400 | 080 | 6,900 |

| Типы и ранги судовъ. | Число судовъ. | Число орудій. | Вѣсъ залпа съ одного борта, а для башенныхъ судовъ,—для всѣхъ орудій. | Число номинальныхъ силъ машинъ. | Число тоннъ водоизмѣщенія. |
|---|---|---|---|---|---|
| Плавучія батареи . . . . . | 3 | 52 | 2,078 | 1,110 | 10,002 |
| 2-хъ башенныя лодки . . . . | 3 | 10 | 3,376 | 600 | 5,162 |
| Одно-башенные мониторы . . | 10 | 20 | 9,760 | 1,600 | 15,659 |
| Итого . . | 23 | 162 | 24,256 | 7,110 | 61,390 |

Коммисія подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта Тотлебена въ подробности разсмотрѣла, насколько этотъ флотъ отвѣчалъ въ 1870 году главнѣйшему своему назначенію—служить защитой Кронштадту и столицѣ, и выработала планъ такой защиты при совокупномъ дѣйствіи флота и неподвижныхъ фортовъ и батарей Кронштадта. Этотъ планъ удостоился Высочайшаго утвержденія 13 апрѣля 1871 года. Оказалось, что у насъ имѣлось достаточное число броненосныхъ судовъ, для распредѣленія ихъ согласно этому плану въ мѣстностяхъ, требующихъ морской подвижной силы, и что необходимо лишь нѣкоторое число мелкосидящихъ судовъ типа строившихся тогда въ Англіи, такъ называемыхъ, плавучихъ платформъ, сидящихъ въ водѣ не болѣе $6^1/_2$ и 7 футъ и носящихъ по одному 9-ти и 10-ти дюймовому нарѣзному орудію. Въ 1873 году морское министерство приступило къ осуществленію постройки такихъ мелкосидя-

щихъ судовъ, избравъ выработанный для этого у насъ особый типъ лодки «Ершъ». Эта лодка построена въ Петербургѣ изъ желѣза и дерева, спущена на воду въ 1874 году, вооружена однимъ 11 дюймовымъ нарѣзнымъ орудіемъ и имѣетъ совокупную машину въ 30 номинальныхъ силъ. Испытаніе этой лодки, возбудившее большой интересъ по новости дѣла, оказалось столь удовлетворительнымъ, что морское министерство вскорѣ приступило къ постройкѣ еще восьми лодокъ по нѣсколько измѣненному типу лодки «Ершъ». Изъ нихъ четыре уже спущены на воду въ теченіи лѣта 1879 года и будутъ вооружены по одному 11 дюймовому орудію и по двѣ скорострѣльныхъ пушки.

Слѣдующая таблица показываетъ сравнительную боевую силу нашего броненоснаго флота въ 1870 году съ иностранными броненосными флотами:

| | Англія. | Франція. | Россія. | Пруссія. | Швеція. | Данія. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Число судовъ . | 42 | 40 | 23 | 5 | 5 | 4 |
| Число орудій . | 628 | 434 | 162 | 69 | 10 | — |
| Залпъ съ одного борта . . . . | 54,352 ф. | 49,585 ф. | 24,256 ф. | 6,166 ф. | 4,880 ф | — |
| Число силъ машинъ . . . . | 30,590 | 25,610 | 7,110 | 3,600 | 750 | 1,740 |
| Число тоннъ водоизмѣщенія. . | 231,184 | 176,566 | 61,390 | 22,779 | 16,000 | 9,113 |

Эти данныя, вмѣстѣ со сравненіемъ толщины брони, скорости хода и другихъ судовыхъ элементовъ, давали право сдѣлать слѣдующія заключенія:

1) Нашъ балтійскій броненосный флотъ былъ въ 1870 году несравненно слабѣе англійскаго и французскаго флотовъ по числу судовъ и по силѣ артиллеріи; но тогдашніе сильные представители этихъ флотовъ, при одиночномъ боѣ судовъ, нашли бы въ нашемъ флотѣ равносильныхъ себѣ соперниковъ.

2) Онъ былъ сильнѣе броненосныхъ флотовъ нашихъ сосѣдей—Пруссіи, Даніи и Швеціи, владѣнія которыхъ прилегаютъ къ водамъ Балтійскаго моря. Наши батарейные и башенные фрегаты, а также броненосныя батареи, были въ состояніи вступать въ бой съ флотами этихъ государствъ на всемъ пространствѣ Балтійскаго моря, а башенныя лодки и мониторы могли быть переводимы вдоль прибрежья этого моря для дѣйствій противъ береговыхъ сооруженій непріятеля.

3) Онъ могъ вступать въ бой съ надеждой на успѣхъ съ броненоснымъ флотомъ каждой другой европейской державы—напримѣръ: Австріи, Италіи или Турціи, но не иначе, какъ въ Балтійскомъ морѣ, или опираясь на берега дружественной державы.

Къ этимъ выводамъ надлежитъ еще присоединить то чрезвычайно важное обстоятельство, что прекращеніе сношеній съ западными державами, въ случаѣ военныхъ дѣйствій, не пріостановило бы ни постройки, ни исправленія судовъ, такъ какъ суда строились у насъ и изъ нашихъ матеріаловъ.

Подведеніе итоговъ, сдѣланное коммисіею подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта Тотлебена, показало, что сооруженіе подвижной броненосной защиты Кронштадта и доступовъ къ столицѣ можно было считать тогда оконченнымъ, и морское министерство получило возможность расширить кругъ своей задачи по броненосному судостроенію и усилить постройку броненосныхъ судовъ, предназначенныхъ для отдаленныхъ плаваній, къ чему первыя начинанія были сдѣланы еще въ 1866 и 1867 годахъ.

Вопросъ о сооруженіи мореходныхъ броненосцевъ.

Вопросъ о сооруженіи броненосныхъ судовъ для дальнихъ плаваній въ концѣ 60-хъ годовъ все болѣе и болѣе волновалъ умы моряковъ и судостроителей и уже началъ получать осуществленіе на дѣлѣ, въ постройкѣ и плаваніи. Почти одновременно съ американскимъ монитором «Miantonomoh», доказавшимъ своимъ приходомъ изъ Америки въ Европу способность башенныхъ судовъ къ дальнимъ морскимъ плаваніямъ, испанскій броненосецъ «Numancia», англійскіе «Ocean» и «Zealous» и французскій «Belliqueuse» совершили дальнія и кругосвѣтныя плаванія въ Тихій океанъ и обратно, обогнувъ мысъ Горнъ или мысъ Доброй Надежды, выдержавъ нѣсколько бурныхъ погодъ, и доказали такимъ образомъ въ свою очередь, что и бортовые мореходные броненосцы способны къ продолжительной крейсерской и станціонерной службѣ. Слѣдующія слова извѣстнаго англійскаго адмирала Эльвертона, командовавшаго нѣсколько лѣтъ практической броненосной эскадрой, показываютъ какой за-

дачѣ, по понятіямъ господствовавшимъ въ 1866 году, долженъ былъ отвѣчать броненосный крейсеръ: «мы «не въ правѣ требовать отъ броненоснаго судна того», говоритъ адмиралъ, «чтобы оно было такимъ же хо- «рошимъ крейсеромъ, какъ обыкновенный винтовый «фрегатъ или корветъ; но если оно можетъ удержать «свое мѣсто въ виду непріятельскаго порта, не при- «бѣгая къ помощи пара, и выдержать погоды, кото- «рыя могутъ ему встрѣтиться; если оборонительная и «наступательная сила его будетъ равна той, которая «можетъ быть противопоставлена ему въ морѣ, и «если оно носитъ сильную артиллерію, достаточно «поднятую надъ водою, то мы достигли отъ брone- «носца всего, что можно ожидать отъ него, какъ отъ «крейсера, при нынѣшнемъ состояніи военно-морскаго «искусства». Такимъ условіямъ могли въ то время отвѣчать изъ нашихъ броненосныхъ судовъ, кромѣ деревянныхъ фрегатовъ «Петропавловскъ» и «Севастополь», еще начатые постройкою желѣзные фрегаты «Князь Пожарскій» и «Мининъ». Но при необыкновенной быстротѣ, съ которою въ то время все измѣнялось въ дѣлѣ кораблестроенія, повторять эти же чертежи въ послѣдующихъ постройкахъ, значило бы подвергаться опасности видѣть суда устарѣлыми прежде, чѣмъ они будутъ достроены. При необыкновенно быстромъ ходѣ развитія кораблестроенія и артиллеріи, нельзя было ограничиваться только заимствованіемъ того, что выработано опытомъ другихъ державъ, брать готовое. Для того, чтобы идти по воз-

можности въ уровень съ другими державами, необходимо было самимъ дѣлать дорогіе и рискованные опыты, имѣя программою, что кажущееся теперь въ техникѣ недостижимымъ будетъ чрезъ два-три года совершившимся фактомъ.

Проектъ адмирала Попова.

Морское министерство подняло вопросъ о составленіи проекта мореходнаго броненосца, и проектъ Свиты Его Величества контръ-адмирала Попова былъ признанъ въ концѣ 1867 года наиболѣе соотвѣтствующимъ своему назначенію и условіямъ министерства. Проектъ адмирала Попова представлялъ типъ двухъ-башеннаго броненосца и въ общихъ чертахъ совпадалъ съ послѣдними кораблестроительными работами въ Англіи, гдѣ въ то время Ридъ, совершенствуя систему американскихъ мониторовъ, приступилъ къ постройкѣ созданнаго имъ типа *брустверныхъ мониторовъ*, представителями котораго служатъ «Devastation» и «Thunderer».

Характеристическія особенности этого проекта.

Суда эти похожи на американскіе и наши мониторы тѣмъ, что имѣютъ относительно низкую надводную часть; но башни ихъ, а также другія жизненныя части судна, возвышающіяся надъ палубою, бронированы не каждая отдѣльно, но окружены покрытымъ бронею брустверомъ, который возвышается на нѣсколько футъ надъ срединой верхней палубы.

Такая конструкція главнымъ образомъ вызвана желаніемъ строителей насколько возможно уменьшить покрываемую бронею поверхность судна, чтобы, на счетъ уменьшеннаго чрезъ это вѣса, утолстить броневую защиту судна. Дѣйствительно, поверхность

*надводнаго* борта на брустверныхъ мониторахъ, по сравненію съ размѣрами судна, уменьшена до крайняго предѣла, что и позволило довести толщину брони на этой надводной части до небывалыхъ еще размѣровъ. Если сравнить брустверный башенный броненосецъ съ бортовымъ башеннымъ судномъ одинаковыхъ размѣровъ, то окажется, что первый можетъ носить болѣе тяжелую и толстую броню и болѣе сильную артиллерію. Точно также сравнительно съ рангоутнымъ мореходнымъ броненосцемъ одинаковыхъ размѣровъ, брустверный мониторъ представляетъ возможность имѣть болѣе толстую броню, болѣе сильную артиллерію съ круговымъ обстрѣломъ и меньшее число команды; стоимость его постройки и содержанія дешевле; не имѣя же рангоута, онъ во время боя представляетъ меньшую цѣль непріятелю. Кромѣ того, будучи снабженъ двумя независимыми машинами и двумя винтами, брустверный мониторъ обезпеченъ хорошей поворотливостью и, въ случаѣ поврежденія одной машины, онъ будетъ въ состояніи пользоваться другой.

Постройка корабля „Петръ Великій".

Въ 1869 году приступлено къ постройкѣ монитора по проекту адмирала Попова. Онъ строился въ петербургскомъ портѣ казенными средствами и первоначально носилъ названіе «Крейсеръ», но 30 мая 1872 года, въ день празднованія двухсотлѣтія со дня рожденія Великаго Основателя Флота, по Высочайшему повелѣнію, наименованъ «Петръ Великій» и зачисленъ въ судовой списокъ въ рангъ кораблей. Подъ этимъ именемъ онъ былъ спущенъ на воду 22 августа 1872

года и вскорѣ отведенъ въ Кронштадтъ для окончательной отдѣлки по корпусу, обшивки бронею и установки механизма.

Главныя размѣренія этого броненосца слѣдующія:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Длина по грузовой ватерлиніи . . | | 329 ф. | 10 д. |
| Ширина съ броней и подкладкой. | | 63 — | 3 — |
| Углубленіе по чертежу | носомъ. . | 22 — | 9 — |
| | кормою. . | 24 — | 9 — |
| Число строевыхъ тоннъ . . . . . | | | 5,353 |
| Число тоннъ водоизмѣщенія . . . . . | | | 9,665 |

Корпусъ судна построенъ изъ желѣза, по усовершенствованной клѣтчатой системѣ, съ бракетами, стрингерами, двойнымъ дномъ, съ внутренними непроницаемыми переборками и отдѣленіями. Форштевень его совершенно прямой и отлитъ, какъ и ахтерштевень, изъ пушечнаго металла. Шпангоуты въ носовой и кормовой частяхъ судна сдѣланы изъ одной цѣльной массы съ бимсами. Отъ носоваго и кормоваго штевней до бруствера сдѣланы легкія желѣзныя надстройки, чтобы по возможности отстранить или ослабить дѣйствіе волнъ на палубу, и особенно въ носовой части, а также онѣ служатъ для лучшаго помѣщенія командира, офицеровъ и команды. Надъ брустверомъ, заключающимъ въ себѣ обѣ башни, и надъ послѣдними устроенъ особой формы помостъ или командный мостикъ, на который поднимаются гребныя и паровыя шлюпки, при помощи особаго приспособленія отъ сигнальной мачты. На мостикѣ же сдѣланы коечныя сѣтки и поставлена штурманская рубка со штурваломъ и

съ переговорными трубами и приводами въ башни, машину и другія части судна. Подводная часть корпуса обшита двумя рядами деревянной настилки, съ наружными мѣдными листами. Свѣсъ, образуемый бронею въ подводной части кругомъ борта, забранъ дубовыми надѣлками. Кромѣ главнаго киля, устроены по обѣ стороны въ подводной части боковые кили.

Бортъ судна надъ ватерлиніей и ниже ея на 5 и 6 футъ покрытъ броневыми плитами, толщиною 12, 10 и 8 дюймовъ, на тиковой подкладкѣ такой же толщины; на брустверѣ и башняхъ толщина брони 12 и 14 дюймовъ, на тиковой подкладкѣ такой же толщины. Верхняя палуба покрыта плитами въ $2^1/_2$ и 3 дюйма.

Артиллерія «Петра Великаго» состоитъ въ настоящее время изъ слѣдующихъ орудій: четыре 12-ти дюймовыя 40 тонныя нарѣзныя пушки, по двѣ въ каждой вращающейся башнѣ системы Кольза; двѣ 9-ти дюймовыя нарѣзныя мортиры на кормовой броневой палубѣ; шесть 4-хъ фунтовыхъ нарѣзныхъ пушекъ для салюта и десанта на мостикѣ и три скорострѣльныя пушки для дѣйствія противъ непріятельскихъ миноносокъ. По минной части онъ имѣетъ выдвижныя шестовыя мины и буксирныя системы Гарвея, со всѣми соотвѣтствующими приспособленіями.

Двигательная его сила состоитъ изъ двухъ независимыхъ машинъ, приводящихъ въ движеніе два отдѣльныхъ винта. Обѣ машины совокупной системы, въ 1,400 силъ номинальныхъ и 9,000 силъ индикаторныхъ, съ 12 паровыми котлами, тремя цилиндрами

и холодильниками съ поверхностнымъ охлажденіемъ. Обѣ машины установлены на совершенно отдѣльныхъ фундаментахъ и раздѣляются одна отъ другой непроницаемыми для воды переборками. Угольные ящики, вмѣщающіе 1,400 тоннъ угля на $6^1/_2$ и 7 дней полнаго хода подъ парами, расположены вдоль борта по обѣимъ сторонамъ котловъ и раздѣлены на нѣсколько непроницаемыхъ для воды отдѣленій, съ герметическими дверцами для сообщенія между ними и съ кочегарными отдѣленіями. Кромѣ двухъ главныхъ судовыхъ машинъ, имѣется еще нѣсколько небольшихъ механизмовъ: для вращенія башень, дѣйствія вентилятора, шпиля, эжектора, пожарныхъ и водоотливныхъ помпъ, отъ которыхъ проведена особая система трубъ съ клинкетами во всѣ внутреннія отдѣленія судна.

Судовыя машины были изготовлены на заводѣ Берда въ 1874 году и окончательно установлены на суднѣ въ 1876 году. При оффиціальномъ испытаніи ихъ лѣтомъ 1877 года, машины не развили контрактной индикаторной силы. Наибольшая средняя скорость хода получилась 12,35 узла, вмѣсто предназначенной въ 14 узловъ.

Боевое значеніе корабля „Петръ Великій“.

«Петръ Великій» оправдалъ возлагавшіяся на него надежды. Труды, время и деньги, израсходованныя на сооруженіе этого корабля, не были потрачены непроизводительно. Дѣйствительно, только въ одной Англіи онъ могъ бы тогда найти равносильнаго себѣ соперника въ однотипномъ съ нимъ броненосцѣ «Thunderer». Послѣдній, будучи заложенъ одновременно съ «Петромъ

Великимъ» въ концѣ 1869 года и спущенъ на воду тоже въ 1872 году, могъ быть, вслѣдствіе разныхъ причинъ, отправленъ по назначенію въ Средиземное море только въ 1878 году, тогда какъ «Петръ Великій» находился въ кампаніи уже въ 1877 году. Такая продолжительная постройка современныхъ боевыхъ судовъ вызывается не только у насъ, но и въ Англіи, чрезвычайною трудностью осуществить въ подобныхъ судахъ всѣ громадныя требованія военно-морскаго искусства и примѣнить къ нимъ всѣ необходимыя техническія усовершенствованія и изобрѣтенія. Но у насъ, къ этимъ техническимъ осложненіямъ, необходимо присоединить еще постоянныя затрудненія финансовыя.

Въ 1876 году въ Англіи были изданы особыя таблицы, въ которыхъ, на основаніи научныхъ данныхъ, опредѣлены боевые элементы наиболѣе сильныхъ изъ существовавшихъ тогда броненосцевъ во всѣхъ иностранныхъ флотахъ. Корабль «Петръ Великій» показанъ въ этой таблицѣ занимающимъ первое мѣсто.

Морякамъ всѣхъ націй хорошо извѣстна та истина, что каждое военное судно имѣетъ свой опредѣленный кругъ дѣйствій и что какими прекрасными качествами ни обладало бы военное судно, оно не въ состояніи одинаково удовлетворять всѣмъ многообразнымъ условіямъ и требованіямъ военно-морской службы. Такъ точно и корабль «Петръ Великій», несмотря на свое спеціальное назначеніе—быть *мореходнымъ* броненосцемъ, не можетъ, по неимѣнію рангоута, удовлетворять всѣмъ требованіямъ *океанской службы*. Для этой

послѣдней цѣли, наука кораблестроенія въ послѣднее время выработала и создала особый типъ *океанскихъ крейсеровъ*, представители которыхъ также имѣются въ нашемъ флотѣ, съ особой предначертанной для нихъ программой дѣйствій.

Общія замѣчанія о типѣ океанскихъ крейсеровъ.

Извѣстно, что первое осуществленіе мысли о сооруженіи военныхъ, быстроходныхъ, океанскихъ крейсеровъ, принадлежитъ американцамъ, которые, наученные опытомъ междоусобной войны и крейсерствомъ приватира «Alabama», построили нѣсколько крейсеровъ типа «Wamponoag», предназначенныхъ спеціально какъ для боя съ равносильными непріятельскими крейсерами, такъ и для истребленія купеческаго флота враждебной націи. Главныя особенности такихъ крейсеровъ состоятъ въ большихъ размѣрахъ, грозной артиллеріи, сильныхъ паровыхъ машинахъ и большой площади парусности, для обезпеченія за ними наибольшей скорости хода подъ парами и парусами. Англійское адмиралтейство немедленно же сосредоточило свое вниманіе на проектированіи подобныхъ же крейсеровъ, но которые во всѣхъ отношеніяхъ были бы сильнѣе и лучше американскихъ судовъ. Результатомъ этого стремленія явился у англичанъ фрегатъ «Inconstant», построенный изъ желѣза и спущенный на воду въ концѣ 1868 года. «Inconstant» имѣлъ на пробномъ плаваніи 15 узловъ хода подъ парами; парусныя его качества оказались также вполнѣ удовлетворительными. По обыкновенію, англичане на этомъ не остановились и приступили къ дальнѣйшей разработкѣ этого типа

судовъ и къ примѣненію своихъ идей къ корветамъ и шлюпамъ (клиперамъ), предназначеннымъ къ крейсерской службѣ въ отдаленныхъ моряхъ и океанахъ.

Программа морскаго министерства при сооруженіи океанскихъ крейсеровъ.

Во всеподданнѣйшихъ отчетахъ морскаго министерства за 1867—1869 гг., неоднократно указывалось на тотъ прискорбный фактъ, что, вслѣдствіе ограниченныхъ денежныхъ средствъ, постройка у насъ новыхъ судовъ для океанскихъ плаваній была вовсе пріостановлена и что намъ приходилось невольно ограничиваться высылкою въ океанъ нашихъ прежнихъ деревянныхъ винтовыхъ судовъ, утратившихъ уже боевое значеніе и поддерживавшихся по возможности тимберовкой, исправленіями по корпусу и механизму и вооруженіемъ современной нарѣзной артиллеріей. Появленіе въ иностранныхъ флотахъ новаго типа судовъ, предназначенныхъ быть океанскими крейсерами, опасеніе, что, по окончаніи срока службы нашихъ деревянныхъ винтовыхъ судовъ, мы можемъ быть поставлены въ совершенную невозможность продолжать наши океанскія плаванія даже для образованія командъ, наконецъ, развитіе военно-морскихъ силъ Японіи, сосѣдней намъ державы на восточной нашей окраинѣ, гдѣ сосредоточивается такъ много международныхъ интересовъ, дѣлало настоятельно необходимымъ присутствіе въ тѣхъ водахъ нашихъ морскихъ силъ, могущихъ охранять наши достоинство и интересы.

По подробномъ обсужденіи вопросовъ, относящихся до созданія судовъ для океанскихъ плаваній, въ видахъ удовлетворенія потребностей политическихъ и

для практическаго образованія офицеровъ и командъ, Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ призналъ необходимымъ имѣть *четыре отряда*, каждый въ составѣ одного корвета и двухъ клиперовъ, такъ, чтобы одинъ отрядъ находился на станціяхъ въ Тихомъ океанѣ, одинъ возвращался бы оттуда, одинъ шелъ на станцію изъ Балтійскаго моря и одинъ находился въ Кронштадтѣ для исправленій, неизбѣжныхъ послѣ трехгодичной службы въ океанѣ, которая выпадала бы на долю каждаго изъ отрядовъ. Для выполненія такой программы, надлежало имѣть: 4 корвета и 8 клиперовъ, которые были бы построены по новѣйшимъ чертежамъ, выработаннымъ для означенной цѣли наукой кораблестроенія, согласно современнымъ требованіямъ военно-морскаго искусства.

Въ началѣ 1869 года морское министерство поручило Свиты Его Величества контръ-адмиралу Попову составить чертежи и спесификацію *океанскаго крейсера*, отвѣчающаго условіямъ такого служебнаго поприща, и адмиралъ Поповъ вскорѣ представилъ проектъ крейсера, составленный на слѣдующихъ главныхъ основаніяхъ:

1) Если назначеніе крейсера заключается въ уничтоженіи непріятельской морской торговли и въ нанесеніи вреда слабозащищеннымъ морскимъ станціямъ непріятеля, не имѣя при этомъ въ виду атаки крѣпостей и эскадреннаго боя съ броненосцами, или, говоря другими словами, если мы будемъ въ этомъ дѣлѣ руководиться тѣми же соображеніями, какія обу-

словили постройку въ Англіи фрегата «Inconstant», то проектируемый крейсеръ долженъ быть лучше и сильнѣе послѣдняго, подобно тому какъ «Inconstant» превзошелъ своими качествами американскіе крейсеры. Для этой цѣли адмиралъ Поповъ воспользовался образованіемъ подводной части англійскаго фрегата, но измѣнилъ надводную его часть. чтобы проектируемый крейсеръ покрыть поясомъ брони по ватерлиніи, шириною 7 футъ и толщиною 6 дюймовъ, чего не имѣетъ «Inconstant». Такой поясъ брони защититъ жизненныя части крейсера, на случай встрѣчи съ непріятельскими военными крейсерами, а также съ большими коммерческими пароходами, которые могутъ быть вооружены небольшимъ числомъ сильныхъ орудій.

2) Артиллерія его должна состоять изъ небольшаго числа нарѣзныхъ орудій такихъ калибровъ, какихъ нельзя поставить на суда, построенныя не спеціально для военныхъ цѣлей. Для этого крейсеръ вооруженъ четырьмя 8-ми дюймовыми нарѣзными орудіями, поставленными на особо устроенныхъ выступахъ на верхней палубѣ, близъ середины судна, съ углами обстрѣла по всему горизонту, и, кромѣ того, по одному 6-ти дюймовому орудію на бакѣ и въ кормѣ на поворотныхъ платформахъ, для стрѣльбы по линіи киля и по траверзу.

3) Имѣя въ виду, что быстрота хода составляетъ для крейсера весьма важную силу, которая даетъ ему возможность избѣжать боя съ сильнѣйшимъ противни-

комъ и принудить къ бою слабѣйшаго, поставивъ себя въ наивыгоднѣйшее къ нему положеніе,—крейсеръ снабженъ машиной усовершенствованной системы, въ 900 номинальныхъ силъ. Чтобы крейсеръ могъ обладать хорошими качествами подъ парусами, на немъ поставленъ полный трехмачтовый рангоутъ съ большой площадью парусности.

4) Судну даны большіе размѣры и водоизмѣщеніе, чтобы доставить помѣщеніе для команды, запасовъ провизіи и топлива, а также для машины съ котлами и принадлежностями. Матеріаломъ для постройки корпуса судна избрано желѣзо и отчасти сталь. Система постройки—клѣтчатая, съ бракетами, стрингерами, двойнымъ дномъ и съ непроницаемыми для воды внутренними переборками и отдѣленіями. Подводная часть корпуса обшита деревомъ съ мѣдными наружными листами.

Фрегаты „Генералъ - Адмиралъ“ и „Герцогъ Эдинбургскій“.

По разсмотрѣніи въ особой коммисіи чертежей, спесификаціи и предложеній адмирала Попова, морское министерство утвердило въ главныхъ чертахъ проектъ новаго крейсера и, съ Высочайшаго разрѣшенія, послѣдовавшаго въ концѣ 1869 года, было приступлено въ 1870 году къ постройкѣ по одинаковымъ чертежамъ двухъ корветовъ: «Генералъ-Адмиралъ» и «Александръ Невскій». Оба судна строились въ Петербургѣ на частныхъ заводахъ: первый—на невскомъ, а второй на балтійскомъ. Вслѣдствіе того, что денежныя средства морскаго министерства не позволяли быстраго и одновременнаго сооруженія

этихъ судовъ, постройка ихъ была разсрочена по необходимости на нѣсколько лѣтъ. Механизмы для нихъ изготовлялись: для «Генералъ-Адмирала» — на частномъ заводѣ Берда, который, вслѣдствіе бывшаго на этомъ заводѣ пожара, могъ сдать машину для установки на судно только въ 1876 году, а для «Александра Невскаго» на томъ же заводѣ, гдѣ строился корпусъ. Первый былъ спущенъ на воду въ 1873 году, а второй, по разстройству дѣлъ на заводѣ, въ 1875 году. Послѣ спуска на воду, оба судна были перечислены въ рангъ фрегатовъ, а «Александръ Невскій» былъ переименованъ въ 1874 году въ «Герцогъ Эдинбургскій».

Главныя размѣренія обоихъ судовъ слѣдующія:

| | | |
|---|---|---|
| Длина между перпендикулярами . . | | 270 ф. 0 д. |
| Наибольшая ширина. . . . . | | 48 — 0 — |
| Углубленіе по чертежу | носомъ . . | 19 — 0 — |
| | кормою . . | 23 — 0 — |
| Число тоннъ водоизмѣщенія . . . | | 4,604. |
| Номинальная сила машинъ . . . | | 900. |

Къ 1 января 1880 года, положеніе обоихъ судовъ было слѣдующее: фрегатъ «Герцогъ Эдинбургскій» по корпусу оконченъ постройкою; остается установить его машину и вооружить, что и будетъ исполнено лѣтомъ 1880 года. Фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» былъ предназначенъ въ дальнее плаваніе лѣтомъ 1878 года, и хотя былъ приготовленъ къ назначенному сроку, но не могъ быть высланъ въ океанъ, вслѣдствіе обнаружившихся въ механизмѣ

на оффиціальныхъ пробахъ существенныхъ недостатковъ и неисправностей, которыя могли быть устранены только къ закрытію навигаціи 1879 года. Кромѣ того, во время сильнаго шторма, осенью 1878 года, фрегатъ сдрейфовало на мель на кронштадтскомъ рейдѣ, что заставило ввести его на зиму въ докъ, для осмотра и небольшихъ исправленій по корпусу. Лѣтомъ 1880 года, онъ предназначенъ къ отправленію на станцію въ Тихій океанъ.

Перестройка башеннаго фрегата „Мининъ“ въ броненосный крейсеръ.

Говоря выше о первоначальной постройкѣ фрегата «Мининъ», предназначавшагося быть башеннымъ мореходнымъ броненосцемъ, мы уже упомянули, что, вслѣдствіе гибели однотипнаго съ нимъ англійскаго фрегата «Captain», морское министерство было вынуждено въ 1870 году пріостановить дальнѣйшую достройку «Минина», который въ то время уже былъ спущенъ на воду. Катастрофа съ фрегатомъ «Captain» не допускала возможности достройки «Минина» по первоначальнымъ чертежамъ; между тѣмъ передѣлка его въ башенное судно прибрежной защиты потребовала бы самыхъ капитальныхъ перестроекъ его корпуса, потому что въ то время уже весьма измѣнились и увеличились требованія отъ прибрежныхъ броненосцевъ по отношенію толщины брони и калибра орудій. Вслѣдствіе этого морское министерство поручило генералъ-адъютанту Попову осмотрѣть корпусъ «Минина» и представить свои соображенія о примѣненіи его къ болѣе соотвѣтствующему и полезному служебному назначенію.

Въ 1874 году, генералъ-адъютантъ Поповъ призналъ возможнымъ воспользоваться корпусомъ «Минина» для обращенія его въ океанскій крейсеръ по типу фрегата «Генералъ-Адмиралъ», и при этомъ представилъ свои чертежи, которые и были переданы тогда же на разсмотрѣніе соединенныхъ отдѣленій морскаго техническаго комитета. Комитетъ, провѣривъ чертежи и вычисленія, нашелъ проектъ генералъ-адъютанта Попова вполнѣ отвѣчающимъ своему назначенію. Вслѣдствіе этого, по Высочайшему повелѣнію, было рѣшено приступить въ 1874 году къ передѣлкамъ корпуса «Минина» согласно этому проекту, при чемъ признано необходимымъ сдѣлать слѣдующія измѣненія по корпусу и механизму:

1) Снять обѣ башни, отчего значительно увеличится остойчивость судна и уменьшится вѣсъ корпуса, чтобы воспользоваться этимъ для установки полнаго фрегатскаго рангоута, для снабженія его болѣе сильной машиной и для увеличенія запасовъ топлива. Уменьшить кормовой свѣсъ подзора, обремененнаго тяжестью брони, и замѣнить балансирный руль обыкновеннымъ. Передѣлать и заполнить надводную часть корпуса, для устройства на верхней палубѣ особыхъ выступовъ для четырехъ 8-ми дюймовыхъ нарѣзныхъ орудій, подобно устройству на фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ». Подводную часть корпуса обшить деревянной настилкой съ цинковыми наружными листами.

2) Прежнюю машину обыкновенной системы, въ 800 номинальныхъ силъ, передѣлать въ машину со-

вокупной системы, которая развивала бы болѣе 6,000 индикаторныхъ силъ, для чего потребовалось увеличить номинальную силу машины до 900, съ тремя цилиндрами и съ 12-ю паровыми котлами. Для установки на судно такой машины признано полезнымъ: ввести добавочное крѣпленіе въ фундаментъ подъ машину и котлы, отдѣлить машинное отдѣленіе отъ кочегарнаго непроницаемой для воды переборкой, измѣнить расположеніе и увеличить размѣры угольныхъ ямъ непроницаемыми продольными и поперечными переборками, и надлежащимъ образомъ размѣстить эжекторы, водоотливныя и пожарныя помпы съ ихъ трубами, кранами и клинкетами.

3) Такъ какъ «Мининъ» по своимъ размѣрамъ больше фрегата «Генералъ-Адмиралъ», то, на основаніи вышеизложенныхъ соображеній относительно артиллеріи на крейсерахъ, рѣшено, поставить на «Мининъ» четыре 8-ми дюймовыхъ нарѣзныхъ орудія въ выступахъ и двѣнадцать 6-ти дюймовыхъ орудій по борту на верхней палубѣ, съ круговымъ обстрѣломъ по всему горизонту.

Всѣ означенныя передѣлки по корпусу и механизму «Минина» было поручено произвести балтійскому заводу, на которомъ былъ построенъ самый корпусъ фрегата. По окончаніи этихъ передѣлокъ въ 1877 году, «Мининъ» былъ переведенъ изъ Петербурга въ Кронштадтъ для окончательной отдѣлки: обшивки броневымъ поясомъ по ватерлиніи, для вооруженія рангоутомъ, для установки машины и артиллеріи, и наконецъ

для устройства съ приспособленіями къ дѣйствію минами Уайтгеда, шпиронными шестовыми и буксирными на шестахъ.

Главныя размѣренія «Минина» слѣдующія:

| | | |
|---|---|---|
| Длина по грузовой ватерлиніи . . | 299 ф. | 0 д. |
| Наибольшая ширина . . . . . | 49 — | 0 — |
| Углубленіе по чертежу носомъ . . | 19 — | 7 — |
| Углубленіе по чертежу кормою . . | 23 — | 7 — |
| Число тоннъ водоизмѣщенія . . . | 5740. | |
| Номинальная сила машины . . . | 900. | |

Результаты испытаній „Минина" подъ парами и парусами.

Послѣ предварительныхъ испытаній подъ парами и парусами, которыя оказались вполнѣ удовлетворительными, причемъ скорость хода подъ парами достигла 13 узловъ, «Мининъ», осенью 1878 года, отправился по назначенію изъ Кронштадта въ Средиземное море. На пути слѣдованія по Балтійскому морю, на оффиціальномъ испытаніи механизма, скорость хода фрегата достигла до 14 узловъ. Парусныя же его качества, испытанныя во время перехода океаномъ и въ Средиземномъ морѣ, оказались столь удовлетворительными, судя по рапорту его командира, что «Мининъ», «какъ «парусное судно, вполнѣ отвѣчаетъ своему назначе«нію—крейсера въ океанѣ и большихъ моряхъ».

Выяснивъ, такимъ образомъ, то спеціальное назначеніе, какое суда этого типа имѣютъ въ нашемъ флотѣ, мы не можемъ не упомянуть въ заключеніе, что суда эти, выразившія своими чертежами и постройкою самостоятельный русскій взглядъ на ихъ служебное назначеніе, заставили обратить на себя вни-

маніе иностранныхъ державъ. Такъ, въ Англіи, въ 1875 и 1876 годахъ, были спущены на воду три подобныхъ же крейсера: «Shannon», «Nelson» и «Northampton», при составленіи чертежей которыхъ англійское адмиралтейство старалось выполнить всѣ характеристическія особенности нашихъ крейсеровъ, потому что, какъ было оффиціально заявлено въ англійскомъ парламентѣ, «русскимъ первымъ удалось осуществить «идею броненосныхъ крейсеровъ съ броневымъ поя«сомъ по ватерлиніи».

Постройкою поименованныхъ броненосныхъ крейсеровъ, морское министерство положило прочное начало для выполненія программы, согласно которой мы должны имѣть четыре крейсерскихъ отряда, по три крейсера въ каждомъ. Вмѣсто предположенныхъ по этой программѣ четырехъ корветовъ, по одному въ каждомъ отрядѣ, морское министерство имѣетъ возможность располагать четырьмя желѣзными броненосными фрегатами-крейсерами: «Мининъ», «Генералъ-Адмиралъ», «Герцогъ Эдинбургскій» и наконецъ «Князь Пожарскій», который, послѣ сдѣланныхъ на немъ въ недавнее время исправленій по корпусу и механизму, также въ состояніи хорошо выполнить крейсерскую и станціонерную службу въ дальнихъ моряхъ. Вторая половина программы—постройка небронесосныхъ крейсеровъ, также отчасти выполнена.

Постройка восьми небронесосныхъ крейсеровъ.

Въ началѣ 1871 года, по приказанію Его Высочества Генералъ-Адмирала, было поручено кораблестроительному отдѣленію техническаго комитета «проекти-

«ровать чертежи винтоваго небронепоснаго клипера «для океанскаго крейсерства, придерживаясь типа кли- «перовъ «Абрекъ» и «Всадникъ». Корпусъ клипера «долженъ быть желѣзный. съ деревянной наружной «обшивкой въ подводной части; машину проектировать «со всѣми усовершенствованіями такой системы, ко- «торая доставляла бы наибольшую экономію въ топ- «ливѣ». Кораблестроительное отдѣленіе, въ концѣ 1871 года, составило чертежъ новаго небронепоснаго клипера, который относительно очертаній надводной части былъ совершенно тождественъ съ клиперами «Абрекъ» и «Всадникъ», но съ прибавленіемъ длины на 14 футъ и съ пропорціональнымъ увеличеніемъ ширины и глубины корпуса. Этотъ чертежъ былъ одобренъ Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ.

Главныя размѣренія новыхъ клиперовъ слѣдующія:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Длина по грузовой ватерлиніи. . | 207 | ф. | 6 д. |
| Наибольшая ширина. . . . . | 32 | — | 11 — |
| Углубленіе по чертежу носомъ. . | 13 | — | 6 — |
| Углубленіе по чертежу кормою. . | 14 | — | 6 — |
| Число тоннъ водоизмѣщенія. . . | 1,334. | | |
| Номинальная сила машины. . . | 250. | | |

Артиллерія для клиперовъ была принята слѣдующая: три 6-ти дюймовыхъ нарѣзныхъ орудія на поворотныхъ платформахъ на верхней палубѣ, для стрѣльбы на оба борта, и четыре 4-хъ фунтовыхъ нарѣзныхъ пушки для салюта и десанта.

Клиперъ „Крейсеръ“.

Въ 1873 году было приступлено въ петербургскомъ новомъ адмиралтействѣ къ постройкѣ клипера «Крей-

серъ», перваго изъ восьми предположенныхъ по программѣ для океанскихъ плаваній. «Крейсеръ» строился изъ русскаго желѣза, по продольной системѣ, со стрингерами, безъ двойнаго дна, съ непроницаемыми для воды переборками и отдѣленіями, съ деревянной обшивкой, покрытой цинковыми листами. Машина его совокупной системы, въ 250 номинальныхъ силъ, изготовлялась на ижорскихъ заводахъ, съ однимъ подъемнымъ винтомъ и четырьмя паровыми котлами. Машина эта должна была развить 1,500 индикаторныхъ силъ и дать судну скорость хода не менѣе 12 узловъ.

«Крейсеръ» былъ спущенъ на воду въ 1875 году и отведенъ въ Кронштадтъ для изготовленія въ дальнее плаваніе. Но такъ какъ машина его не была изготовлена своевременно, то, изъ опасенія, чтобы холодная осень не задержала его на зиму въ Кронштадтѣ, «Крейсеръ» былъ отправленъ 30 октября 1875 года въ Ревель для окончательной установки машины. Работа эта задержала его въ Ревелѣ до открытія навигаціи 1876 года, когда на пробныхъ испытаніяхъ, машина оказалась неисправной, не могла развить условленной индикаторной силы и не дала судну скорости хода болѣе 8 узловъ. Тѣмъ не менѣе обстоятельства потребовали немедленнаго отправленія клипера по назначенію въ Средиземное море, а оттуда въ Сѣверную Америку, гдѣ и было рѣшено машину перебрать и капитально исправить. Однако, не смотря на эти исправленія, нельзя было устранить коренныхъ недостатковъ конструкціи машины, а такъ какъ мор-

скія качества клипера подъ парусами оказались очень хорошими, то онъ, съ исправленной машиной, давшей скорость хода около 10 узловъ, былъ посланъ изъ Нью-Іорка на станцію въ Тихій океанъ, откуда долженъ возвратиться лѣтомъ 1880 года въ Кронштадтъ, гдѣ предполагается поставить на него совершенно новую машину, какъ необходимое условіе дать «Крейсеру» такія же прекрасныя качества подъ парами, какія онъ обнаружилъ подъ парусами при всякихъ обстоятельствахъ службы въ дальнемъ плаваніи.

Клипера: „Джигитъ", „Разбойникъ" и „Стрѣлокъ".

Совершенно по тѣмъ же чертежамъ и по той же системѣ, были построены изъ желѣза еще три клипера: «Джигитъ», «Разбойникъ» и «Стрѣлокъ». Изъ нихъ «Джигитъ» строился въ Петербургѣ, на Галерномъ островкѣ, казенными средствами и былъ спущенъ на воду въ 1876 году; машина для него изготовлена на пжорскихъ заводахъ той же силы и системы, какъ и для «Крейсера», но съ устраненіемъ прежнихъ недостатковъ. Дѣйствительно, на оффиціальномъ испытаніи машины, осенью 1877 года, «Джигитъ» имѣлъ скорость хода 11 узловъ. Затѣмъ онъ былъ отправленъ на станцію въ Тихій океанъ, гдѣ находится до настоящаго времени, обладая прекрасными морскими качествами.

Клиперъ «Разбойникъ» строился на невскомъ заводѣ, а машина изготовлялась на заводѣ Берда. Онъ спущенъ на воду въ 1878 году и изготовленъ къ плаванію осенью 1879 года. На оффиціальномъ испытаніи, машина развила 1,606 индикаторныхъ силъ, т. е. на

106 силъ болѣе условленныхъ по контракту, причемъ скорость хода была болѣе $12^1/_2$ узловъ. Осенью 1879 года, «Разбойникъ» отправился по назначенію въ Тихій океанъ.

Клиперъ «Стрѣлокъ» строился на балтійскомъ заводѣ, на которомъ изготовлялась также и машина совокупной системы, въ 250 силъ. Онъ спущенъ на воду въ 1879 году и къ осени того же года былъ вооруженъ и изготовленъ къ пробному плаванію. На пробномъ испытаніи машины, «Стрѣлокъ» имѣлъ скорость хода болѣе 13 узловъ. Въ настоящее время «Стрѣлокъ» находится въ Кронштадтѣ.

Клипера: „Наѣздникъ". „Пластунъ". „Вѣстникъ" и „Опричникъ".

Одновременно съ сооруженіемъ поименованныхъ четырехъ клиперовъ, морское министерство приступило къ постройкѣ, по одинаковымъ чертежамъ, но по другой системѣ, еще четырехъ совершенно такихъ же клиперовъ: «Наѣздникъ», «Пластунъ», «Вѣстникъ» и «Опричникъ». Принятая система постройки ихъ корпуса называется *смѣшанной* (composite), по которой суда строятся съ желѣзнымъ наборомъ корпуса и деревянной наружной обшивкой. Эта система появилась въ Англіи около 1840 года, для постройки сначала небольшихъ коммерческихъ судовъ, потомъ она стала распространяться на многихъ частныхъ верфяхъ въ Англіи для большихъ парусныхъ и винтовыхъ судовъ; наконецъ, послѣ 1870 года, была примѣнена тамъ же для постройки нѣкоторыхъ военныхъ клиперовъ и корветовъ. Благонадежность этой системы постройки, относительно прочности корпуса мореходнаго судна,

подтвердилась продолжительною службою построенныхъ въ Англіи судовъ. Вслѣдствіе этого, генералъ-адъютантъ Поповъ предложилъ примѣнить смѣшанную систему къ постройкѣ нашихъ новыхъ клиперовъ, причемъ были объяснены слѣдующія преимущества этой системы:

1) Вслѣдствіе замѣны желѣзной обшивки деревянною, потребуется меньше желѣза для постройки корпуса, чрезъ что уменьшится стоимость постройки.

2) При тѣхъ же размѣрахъ и одинаковой формѣ подводной части судна, вѣсъ его корпуса будетъ меньше, что дастъ возможность брать топлива на 7 сутокъ полнаго дѣйствія машины, вмѣсто $5^3/_4$ сутокъ, какъ расчитано для клипера «Крейсеръ». Кромѣ того, можно будетъ взять морской провизіи на 4 мѣсяца и воды на двѣ недѣли, и при всемъ этомъ скорость хода судна не будетъ менѣе 12 узловъ, какъ было вычислено для «Крейсера».

Кораблестроительное отдѣленіе одобрило эти соображенія.

Морское министерство приступило къ постройкѣ по смѣшанной системѣ остальныхъ четырехъ названныхъ клиперовъ въ слѣдующемъ порядкѣ:

Клиперъ «Наѣздникъ» строился въ петербургскомъ новомъ адмиралтействѣ казенными средствами, а машина его, совокупной системы, изготовлена въ Англіи на заводѣ Пэна. Заказъ этой машины въ Англіи былъ сдѣланъ въ видѣ исключенія, чтобы получить для образца механизмъ новой системы (compound), по чертежамъ котораго можно было бы потомъ строить для

нашихъ клиперовъ такіе же механизмы на русскихъ заводахъ. Расчетъ этотъ оказался совершенно вѣрнымъ, такъ какъ на испытаніи этой машины, въ 1879 году, она развила 1,700 индикаторныхъ силъ, вмѣсто 1,500 условленныхъ по контракту, и «Наѣздникъ» имѣлъ скорость хода 13 узловъ. Клиперъ этотъ былъ спущенъ на воду въ 1878 году и отправился по назначенію въ Тихій океанъ осенью 1879 года.

Клиперъ «Вѣстникъ» строился на невскомъ заводѣ, а машина его, по образцу машины Пэна, изготовлялась на ижорскихъ заводахъ. Клиперъ будетъ спущенъ на воду лѣтомъ 1880 года и долженъ быть изготовленъ къ плаванію въ навигацію того же года.

Клиперъ «Пластунъ» строился на балтійскомъ заводѣ, на которомъ изготовлялась и его машина. Онъ былъ спущенъ на воду лѣтомъ 1879 года, а осенью того же года машина была подвергнута оффиціальному испытанію, причемъ она развила 1,527 индикаторныхъ силъ и дала клиперу скорость хода 12,33 узла.

Клиперъ «Опричникъ» строится, вмѣстѣ съ машиной, на балтійскомъ заводѣ и будетъ спущенъ на воду лѣтомъ 1880 года. Система его постройки такая же, какъ и у его собратовъ, но съ той разницей, что у него на верхней палубѣ предположено сдѣлать выступы наружу, для установки четырехъ орудій 6-ти дюймоваго калибра.

Сооруженіе русскихъ крейсеровъ въ Америкѣ.

Послѣдняя война съ Турціей и напряженное состояніе политическихъ дѣлъ въ Европѣ, въ періодъ времени отъ санъ-стефанскаго договора до заключе-

нія берлинскаго трактата, потребовали отъ нашего правительства принятія мѣръ для огражденія Россіи и русскихъ интересовъ отъ наступательной политики великобританскаго правительства. Въ ряду этихъ мѣръ, на морское министерство была возложена трудная задача—озаботиться, по примѣру 1863 года, снаряженіемъ и высылкою въ океаны возможно большаго числа крейсеровъ, а такъ какъ въ зиму 1877 и 1878 годовъ мы имѣли въ заграничномъ плаваніи только небольшое число станціонеровъ и очередныхъ судовъ съ учебной цѣлью и не могли отправить изъ Балтики ни одного военнаго судна, то такое стеченіе неблагопріятныхъ обстоятельствъ побудило морское министерство отправить изъ Кронштадта въ Сѣверную Америку морскія команды, пріобрѣсти тамъ крейсерскія суда и, снарядить ихъ для военной службы, укомплектовать этими командами и выслать въ океанъ. Въ началѣ 1878 года была задумана эта смѣлая экспедиція; 26 марта приказаніе о ней получилось въ Кронштадтѣ и чрезъ два дня уже были назначены командиры, офицеры и команды, въ общей сложности 66 офицеровъ и 606 человѣкъ нижнихъ чиновъ. 30 марта вся экспедиція, раздѣленная на три отряда, выступила изъ Кронштадта и по льду перебралась въ Ораніенбаумъ, откуда по желѣзной дорогѣ въ Балтійскій портъ. Тамъ офицеры и нижніе чины сѣли на зафрахтованный пароходъ «Цимбрія» и отправились въ море. Черезъ 16 дней пароходъ благополучно прибылъ въ Сѣверную Америку, въ штатъ Мэнъ.

Крейсеръ „Европа".

Въ началѣ мая 1878 года, въ Филадельфіи, на верфи Крампа, былъ спущенъ на воду пароходъ «State of California», купленный русскимъ правительствомъ за 400,000 долларовъ и переименованный въ крейсеръ «Европа». Размѣры его слѣдующіе:

| | | |
|---|---|---|
| Длина по грузовой ватерлиніи . . | | 307 ф. 0 д. |
| Наибольшая ширина . . . . . | | 37 — 0 — |
| Углубленіе по чертежу | носомъ . . | 15 — 0 — |
| | кормою . . | 17 — 0 — |
| Число тоннъ водоизмѣщенія . . . | | 3,160. |
| Сила машины | номинальная . . . | 350. |
| | индикаторная . . . | 3,000. |

Наибольшая скорость хода подъ парами 13,6 узла. Машина совокупной системы съ тремя цилиндрами. Корпусъ парохода построенъ изъ желѣза. По спускѣ его на воду оказалось насколько элементы вычисленій, которыми руководствуются при постройкѣ коммерческихъ судовъ, не соотвѣтствуютъ условіямъ службы военныхъ судовъ; вслѣдствіе чего потребовалось почти съ самаго начала передѣлать внутреннее устройство корпуса и приспособить его для новаго назначенія. Съ этой цѣлью было увеличено число непроницаемыхъ для воды переборокъ и отдѣленій, съ хорошими водоотливными средствами, чтобы сдѣлать пароходъ по возможности непотопляемымъ; помѣщеніе офицеровъ и команды устроено и расположено съ возможнымъ комфортомъ; устроены крюйтъ-камеры, бомбовые погреба, помѣщеніе для провизіи на 6 мѣсяцевъ и для воды, а также для судовыхъ

запасовъ и принадлежностей; треть водоизмѣщенія судна отдана для каменнаго угля, какъ главнаго груза на крейсерѣ, и угольныя ямы были размѣщены такимъ образомъ, чтобы могли вмѣщать запасъ угля въ 1,100 тонн, котораго, при скорости хода 13½ узловъ, должно быть достаточнымъ на переходъ разстоянія въ 6,000 миль, при 12 узлахъ хода—на 9,500 миль, при 10 узлахъ—на 14,000 миль, а при маломъ ходѣ—на 100 и даже 120 сутокъ плаванія подъ парами. Кромѣ того, чтобы судно могло ходить и подъ парусами, былъ поставленъ на «Европу» соотвѣтствующихъ размѣровъ рангоутъ, но съ парусностью только какъ вспомогательной силой для машины.

Въ такомъ видѣ крейсеръ «Европа», въ сентябрѣ 1878 года, вышелъ на пробное испытаніе машины, которая развила полную индикаторную силу и дала судну скорость хода 13,65 узла. Въ началѣ декабря того же года, «Европа» ушелъ изъ Америки и, несмотря на неблагопріятную бурную погоду, сдѣлалъ переходъ до французскаго берега въ 12 дней, со средней скоростью хода болѣе 11 узловъ. Лѣтомъ 1879 года, крейсеръ этотъ благополучно прибылъ въ Кронштадтъ, гдѣ на немъ была поставлена слѣдующая артиллерія: на верхней палубѣ три 6-ти дюймовыхъ нарѣзныхъ орудія на поворотныхъ платформахъ и четыре 9-ти фунтовыя пушки по бортамъ для салюта.

Крейсеръ „Азія".

Вторымъ былъ пріобрѣтенъ пароходъ «Columbus», нынѣ крейсеръ «Азія», за 275,000 долларовъ. Когда

онъ былъ приведенъ въ Филадельфію, потребовалось передѣлать все внутреннее его размѣщеніе, какъ и на крейсерѣ «Европа». Привелось вынуть его машину, перемѣнить старые котлы, однимъ словомъ совсѣмъ обновить весь пароходъ. Размѣренія его слѣдующія:

| | | |
|---|---|---|
| Длина по грузовой ватерлиніи . . | | 270 ф. 0 д. |
| Наибольшая ширина . . . . . | | 35 — 0 — |
| Углубленіе по чертежу | носомъ . . | 14 — 0 — |
| | кормою . . | 16 — 6 — |
| Число тоннъ водоизмѣщенія . . . | | 2,500. |
| Сила машины | номинальная . . . | 200. |
| | индикаторная . . . | 1,200. |

Наибольшая скорость хода подъ парами 12,75 узла. Система машины совокупная.

Крейсеръ «Азія» вмѣщаетъ полный запасъ угля въ 760 тоннъ; суточный расходъ угля отъ 20 до 23-хъ тоннъ; слѣдовательно, «Азія» можетъ идти полнымъ ходомъ 35 сутокъ, а малымъ—отъ 120 до 130 дней. Крейсеръ этотъ также имѣетъ клиперскій рангоутъ. Онъ былъ окончательно изготовленъ въ половинѣ ноября 1878 года, отправленъ въ Европу въ началѣ декабря и сдѣлалъ переходъ въ бурную погоду въ 12-ть дней, со средней скоростью 11 узловъ. Лѣтомъ 1879 года, онъ прибылъ въ Кронштадтъ, гдѣ на немъ была поставлена такая же артиллерія, какъ и на крейсерѣ «Европа», съ прибавленіемъ самодвижущихся минъ Уайтгеда, а затѣмъ, осенью того же года, онъ отправился по назначенію въ Тихій океанъ.

Крейсеръ «Африка», бывшій американскій пароходъ

Крейсеръ „Африка".

«Saratoga», былъ пріобрѣтенъ за 335,000 долларовъ. Пароходъ этотъ былъ также приведенъ въ Филадельфію, гдѣ, подобно своимъ собратамъ, подвергся болѣе или менѣе значительнымъ передѣлкамъ. Здѣсь слѣдуетъ замѣтить, что на верфи Крампа сосредоточивались всѣ работы по передѣлкѣ упомянутыхъ пароходовъ въ крейсера, и такое сосредоточеніе признавалось особенно удобнымъ между прочимъ потому, что въ составѣ экспедиціи находился только одинъ нашъ корабельный инженеръ.

Главныя размѣренія «Африки» слѣдующія:

| | | |
|---|---|---|
| Длина по грузовой ватерлиніи . . | | 284 ф. 0 д. |
| Наибольшая ширина . . . . . | | 38 — 0 — |
| Среднее углубленіе . . . . . | | 17 — 0 — |
| Число тоннъ водоизмѣщенія . . . | | 2,900. |
| Сила машины | номинальная . . . | 290. |
| | индикаторная . . . | 1,500. |

Наибольшая скорость хода подъ парами 13 узловъ.

Машина совокупной системы. Полный запасъ угля около 1,000 тоннъ, котораго вполнѣ достаточно на самые продолжительные и длинные переходы. «Африка» также имѣетъ трехъ-мачтовый клиперскій рангоутъ, но парусность его представляетъ, какъ и у его собратовъ, только вспомогательную силу для машины. По изготовленіи его, въ декабрѣ 1878 года, онъ отправился въ Европу и на пути выдержалъ въ океанѣ сильный ураганъ, который обнаружилъ въ «Африкѣ» прекрасныя морскія качества. Лѣтомъ 1879 года, крейсеръ «Африка» прибылъ въ Кронштадтъ, гдѣ

была установлена на немъ такая же артиллерія, какъ и у его собратовъ.

Крейсеръ „Забіяка".

Но, кромѣ трехъ поименованныхъ пароходовъ, пріобрѣтенныхъ готовыми, построенъ еще одинъ новый крейсеръ, чертежи котораго были составлены въ три недѣли. Контрактъ на постройку былъ заключенъ съ Крампомъ на слѣдующихъ условіяхъ: крейсеръ, названный «Забіяка», долженъ имѣть 220 футъ длины по грузовой ватерлиніи, 30 футъ ширины, 12 футъ средняго углубленія и 1,200 тоннъ водоизмѣщенія. За лишнее углубленіе сверхъ $3^1/_2$ дюймовъ назначенъ штрафъ пропорціонально увеличившемуся углубленію; контрактная скорость хода была опредѣлена въ 15 узловъ; за меньшую скорость хода назначенъ штрафъ; срокъ постройки былъ назначенъ 4 мѣсяца и за каждый просроченный день тоже штрафъ.

1 іюля 1878 года крейсеръ «Забіяка» былъ заложенъ и 9 октября спущенъ на воду, а черезъ 4 мѣсяца и 18 дней испытанъ въ пробномъ плаваніи, причемъ скорость подъ парами оказалась $14^1/_2$ узловъ. Но такая скорость получилась только впослѣдствіи, такъ какъ на первой пробѣ ходъ оказался только $12^1/_2$ узловъ, вслѣдствіе чего потребовались передѣлки и исправленія, повлекшія за собою увеличеніе скорости хода до $14^1/_2$ узловъ, при углубленіи на 9 дюймовъ больше условленнаго по контракту. Вслѣдствіе послѣдняго обстоятельства и просрочки во времени, со строителей былъ взысканъ штрафъ, согласно контрактнымъ условіямъ, на сумму до 122,000 долларовъ,

и такимъ образомъ, вмѣсто первоначальной стоимости судна въ 275,000 долларовъ было заплочено всего 153,000 долларовъ. Крейсеръ беретъ запасъ угля въ 320 тоннъ, котораго, при наибольшемъ суточномъ расходѣ въ 22 тонна, можетъ доставать на 15 дней полнаго и на 25 дней половиннаго хода подъ парами. Онъ имѣетъ трехъ-мачтовый рангоутъ, со вспомогательной парусностью. Въ началѣ іюля 1879 года, «Забіяка» вышелъ изъ Америки и сдѣлалъ переходъ чрезъ океанъ до Гавра со средней скоростью 13,7 узловъ въ часъ. На пути изъ Гавра въ Россію крейсеръ постигло несчастіе. Въ англійскомъ каналѣ на «Забіяку» налетѣлъ англійскій пароходъ и снесъ ему почти всю корму, но, несмотря на столь сильный ударъ въ корпусъ, на немъ не подалась ни одна заклепка, и онъ самъ вошелъ въ Темзу для исправленій. Два мѣсяца спустя, крейсеръ прибылъ благополучно въ Кронштадтъ, сдѣлавъ переходъ отъ Копенгагена со скоростью 13,5 узловъ, и затѣмъ сопровождалъ Его Императорское Высочество Наслѣдника Цесаревича въ путешествіи въ Стокгольмъ, Копенгагенъ и обратно.

Въ заключеніе краткаго обзора дѣятельности нашихъ моряковъ по сооруженію четырехъ крейсеровъ въ Америкѣ, надлежитъ сказать, что хотя суда эти и были построены въ Америкѣ, но превращены въ военные крейсеры трудами русскихъ моряковъ, причемъ американская техника соединилась такъ удачно съ русскимъ военно-морскимъ знаніемъ. Русскій флотъ прio-

брѣлъ въ нихъ прекрасныя суда для крейсерской службы. За ними есть лишь одинъ недостатокъ, заключающійся въ томъ, что, какъ желѣзныя не обшитыя деревомъ суда, они будутъ требовать для сохраненія быстроты своего хода частаго ввода въ докъ для окраски подводной части. Но этотъ недостатокъ можетъ быть устраненъ обшивкой ихъ подводныхъ частей деревомъ съ мѣдью или цинкомъ.

### 2. *Броненосныя суда Черноморскаго флота.*

Предположенія о постройкѣ броненосныхъ судовъ для Чернаго моря въ 1863 году.

Черноморская флотилія окончательно потеряла всякое боевое значеніе съ изобрѣтеніемъ броненосныхъ судовъ. Шесть военныхъ корветовъ, съ водоизмѣщеніемъ менѣе 800 тоннъ, которые парижскимъ трактатомъ было предоставлено намъ имѣть въ Черномъ морѣ, очевидно не могли противустать самому слабому броненосцу. При подобномъ положеніи дѣла, въ случаѣ военныхъ обстоятельствъ, оставалось беззащитно не только все прибрежье Чернаго моря, но мы не могли надлежащимъ образомъ охранять даже доступы къ нашимъ внутреннимъ водамъ чрезъ Керченскій проливъ и Днѣпровско-Бугскій лиманъ, такъ какъ существующія въ тѣхъ мѣстахъ береговыя крѣпостныя сооруженія не были въ состояніи обстрѣливать всей ширины водяныхъ проходовъ.

Въ 1863 году тревожныя политическія обстоятельства въ Европѣ побудили рѣшить въ принципѣ вопросъ о необходимости постройки на югѣ Россіи ока-

ванныхъ бронею плотовъ, плавучихъ батарей и мониторовъ, для защиты входовъ въ Азовское море и Днѣпровско-Бугскій лиманъ; но нежеланіе осложнять польскій вопросъ восточнымъ и полный недостатокъ техническихъ средствъ на югѣ Россіи для экстреннаго сооруженія броненосной флотиліи, заставили отказаться въ то время отъ исполненія этой мысли.

Въ 1866 — 1868 годахъ, Турція и Австрія рѣшили на практикѣ вопросъ о возможности постройки броненосныхъ судовъ въ Черномъ морѣ. Турція имѣла уже въ это время на Дунаѣ три броненосныя лодки, прошедшія, вопреки условіямъ парижскаго трактата, чрезъ Черное море, и приступила къ постройкѣ еще семи такихъ же лодокъ; австрійское правительство также приступило къ постройкѣ на Дунаѣ двухъ броненосныхъ лодокъ, и, на вопросъ нашего морскаго министерства, государственный канцлеръ князь Горчаковъ далъ отзывъ, что онъ не признаетъ препятствій къ сооруженію на югѣ броненосныхъ судовъ для прибрежной защиты.

Такія же предположенія въ 1869 году.

Въ 1869 году, по представленію военнаго министерства и съ Высочайшаго разрѣшенія, былъ поставленъ на очередь вопросъ «о болѣе точныхъ соображеніяхъ «для безотлагательной постройки на югѣ Россіи броненосныхъ судовъ для защиты прибрежій Чернаго «моря». Эти соображенія были составлены въ особомъ совѣщаніи изъ лицъ военнаго и морскаго вѣдомствъ и министерства финансовъ, подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, и, по

разсмотрѣніи заключеній совѣщанія, Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ:

1) Приступить въ 1870 же году къ постройкѣ четырехъ броненосныхъ судовъ для дополненія плавучею обороною возводимыхъ въ Керченскомъ проливѣ и Днѣпровско-Бугскомъ лиманѣ береговыхъ укрѣпленій.

2) При выборѣ типа для этихъ судовъ имѣть въ виду вышеозначенную цѣль мѣстной обороны, и всѣ подробности при разработкѣ чертежей строго подчинить требованіямъ военно-сухопутнаго инженернаго вѣдомства.

3) Постройку судовъ производить въ Николаевѣ; тѣ же изъ нихъ, которыя предназначаются для Азовскаго моря, перевести туда безъ артиллеріи,

и 4) Потребныя на сооруженіе этихъ судовъ суммы отпустить изъ государственнаго казначейства особымъ кредитомъ.

Почти одновременно съ этимъ, военное министерство указало на три условія, которымъ должны были удовлетворять эти броненосныя суда: 1) по условіямъ мѣстности, суда не должны сидѣть глубже 12 или 14 футъ; 2) толщину брони имѣть болѣе, чѣмъ на существовавшихъ тогда самыхъ грозныхъ иностранныхъ броненосцахъ, и 3) носить наибольшій калибръ тогдашнихъ крѣпостныхъ орудій, т. е. не меньше 11-ти дюймовыхъ, нарѣзныхъ, стальныхъ пушекъ.

Проектированіе круглыхъ броненосныхъ судовъ.

Исполненіе этихъ требованій представило для морскаго вѣдомства весьма трудную задачу. Толстая броня и тяжелая артиллерія, соотвѣтствующія современнымъ

требованіямъ, имѣли бы неизбѣжнымъ слѣдствіемъ значительность размѣровъ судна и большое его углубленіе, а именно этихъ условій не допускала программа военно-инженернаго вѣдомства. Проектъ свиты Его Величества контръ-адмирала Попова, предложившаго постройку круглыхъ судовъ, представилъ выходъ изъ этого труднаго положенія. Такая форма судна давала ему возможность, при весьма маломъ углубленіи, носить самую толстую броню и артиллерію изъ орудій наибольшаго калибра, чѣмъ было мыслимо на броненосцахъ обыкновенной существовавшей тогда конструкціи, и такимъ образомъ суда этого типа какъ нельзя болѣе соотвѣтствовали мѣстнымъ требованіямъ подвижной прибрежной обороны. Вмѣстѣ съ тѣмъ тщательныя смѣтныя исчисленія показывали, что круглыя суда обойдутся въ постройкѣ дешевле судовъ другаго типа, соотвѣтствующихъ по своимъ боевымъ элементамъ.

По совершенной новости типа круглыхъ судовъ, которымъ потомъ Высочайше присвоено было наименованіе *поповокъ*, и вслѣдствіе опасеній, высказанныхъ нѣкоторыми авторитетами морской науки и практики, что судно круглой формы не будетъ въ состояніи держаться на волненіи, что оно не можетъ сохранять прямаго направленія въ передвиженіяхъ, что оно не будетъ слушаться руля и что внутри судна невозможна хорошая вентиляція, — морское министерство, послѣ самаго подробнаго изученія новаго проекта въ теоретическомъ отношеніи и въ связи со всѣми представ-

ленными противъ него возраженіями, рѣшилось предварительно провѣрить его практическими опытами надъ небольшими круглыми шлюпками, діаметромъ въ 12 и 24 фута. Когда эти опыты разсѣяли опасенія и показали, что круглыя суда могутъ отвѣчать цѣли своей постройки, тогда, 12 октября 1870 года, послѣдовало Высочайшее повелѣніе строить первыя броненосныя суда, для обороны Керченскаго пролива и Днѣпровско-Бугскаго лимана, по типу поповокъ, въ 100 футъ діаметромъ, съ углубленіемъ 12 футъ, бронею въ 12 дюймовъ, машинами въ 480 силъ, и вооружить каждую двумя 11-ти дюймовыми нарѣзными орудіями въ открытыхъ неподвижныхъ башняхъ для стрѣльбы черезъ банкъ.

Соображенія морскаго министерства, вслѣдствіе отмѣны нѣкоторыхъ статей парижскаго трактата 1856 года.

Почти одновременно съ этимъ Высочайшимъ повелѣніемъ о постройкѣ поповокъ, послѣдовала оффиціальная отмѣна нѣкоторыхъ статей парижскаго трактата, столь долго стѣснявшихъ наше судостроеніе въ Черномъ морѣ. Вслѣдствіе этого, тогда же морскимъ министерствомъ былъ возбужденъ вопросъ о томъ, «слѣ-«дуетъ ли на первое время ограничиться только про-«долженіемъ постройки поповокъ для Чернаго моря. «или же мы должны немедленно приступить къ по-«стройкѣ для черноморскаго флота броненосныхъ мор-«скихъ судовъ, для плаванія въ открытыхъ моряхъ»?

По поводу этого вопроса, морскимъ министерствомъ были представлены тогда на Высочайшее усмотрѣніе слѣдующія соображенія:

«Условія успѣшнаго созданія броненоснаго флота

въ Черномъ морѣ вполнѣ совпадаютъ въ настоящее время съ требованіями нашей политики о тщательномъ устраненіи въ этомъ дѣлѣ всего, что могло бы имѣть вызывающій характеръ. Ни по степени развитія нашей заводской промышленности и желѣзныхъ путей сообщенія на югѣ, ни по состоянію нашего николаевскаго адмиралтейства и черноморскихъ портовъ, ни по громадности требующихся затратъ, мы не могли бы непосредственно приступить къ созданію башенныхъ или батарейныхъ броненосныхъ крейсеровъ того типа, которые строются въ настоящее время у насъ и въ иностранныхъ флотахъ, имѣя предназначеніемъ дѣйствіе въ открытомъ морѣ. Такъ какъ на югѣ до сихъ поръ не имѣется ни одного желѣзодѣлательнаго завода, то созданію броненосцевъ подобнаго типа должно было бы предшествовать созданіе заводовъ, казенныхъ или частныхъ, съ приспособленіемъ къ броненосному судостроенію. Николаевскій портъ, представляющій громадныя выгоды для производства въ немъ броненоснаго судостроенія, какъ по своему географическому положенію внутри страны, такъ и по сравнительной легкости введенія тамъ броненоснаго судостроенія, съ приспособленіемъ къ этому уже имѣющихся тамъ портовыхъ сооруженій,—представляетъ въ тоже время весьма существенныя неудобства: недостаточную глубину фарватеровъ Ингула, Буга и устьевъ Днѣпра, въ которыхъ глубина не превышаетъ $15^1/_2$ и $16^1/_2$ футъ; морскіе же броненосцы имѣютъ углубленіе до 26 футъ, а искусствен-

ное углубленіе фарватеровъ потребовало бы весьма большихъ работъ, огромныхъ затратъ и не могло бы быть исполнено въ короткій срокъ.

«Хотя глубина севастопольской гавани представляетъ всѣ удобства для кораблестроительныхъ работъ въ самыхъ обширныхъ размѣрахъ, но, не говоря уже о томъ, что начатіе тамъ такихъ работъ усложнило бы дипломатическое положеніе вопроса объ отмѣнѣ статеи парижскаго трактата, никакія кораблестроительныя сооруженія тамъ не мыслимы безъ возведенія береговыхъ укрѣпленіи и безъ проведенія желѣзноіі дороги, которая соединяла бы Севастополь съ центромъ Россіи и съ устьями Днѣпра и Дона, какъ главными исходными пунктами тѣхъ водяныхъ артерій, по которымъ могутъ доставляться предметы кораблестроительныхъ и военныхъ потребностеи въ Севастополь.

«Наконецъ, предположивъ даже, что такія морскія броненосныя суда появились бы на водахъ Чернаго моря, они не имѣли бы возможности, въ случаѣ надобности въ исправленіи своихъ поврежденіи или по другимъ обстоятельствамъ, укрыться въ портѣ по мелководію проходовъ къ Николаеву и по беззащитности Севастополя.

«При такомъ положеніи дѣлъ, казалось бы наиболѣе согласнымъ съ требованіями какъ благоразумія, такъ и экономіи, вести дѣло созданія черноморскаго броненоснаго флота тѣмъ же путемъ, какъ велось дѣло созданія балтійскаго броненоснаго флота, а имен-

но: начать въ Черномъ морѣ съ устройства оборонительнаго флота для защиты прибрежій, подобно тому, какъ это было сдѣлано въ Балтійскомъ морѣ, съ тою лишь разницею, что въ Черномъ морѣ балтійскіе мониторы замѣняются болѣе современнымъ типомъ судовъ—поповками, отъ которыхъ есть основаніе ожидать не одной прибрежной службы, но и морскихъ качествъ. При политическихъ обстоятельствахъ 1863 года, постройка десяти мониторовъ обезпечила намъ на первыхъ порахъ защиту столицы и вызвала къ жизни тѣ частные заводы, на которыхъ потомъ были исполнены постройки судовъ болѣе современныхъ и грозныхъ типовъ. Повтореніе такого же явленія въ Черномъ морѣ не можетъ не быть пламеннымъ желаніемъ морскаго министерства».

Затѣмъ, по разсмотрѣніи финансовыхъ, матеріальныхъ и техническихъ средствъ, какія тогда потребовались бы для приведенія въ исполненіе Высочайшаго повелѣнія о постройкѣ броненосныхъ судовъ для Чернаго моря, морское министерство, въ заключеніи своего всеподданнѣйшаго доклада по этому предмету, представило слѣдующую программу дѣйствій по кораблестроительнымъ работамъ:

«1) Броненосный флотъ въ Черномъ морѣ долженъ имѣть до времени характеръ исключительно оборонительный.

«2) Число оборонительныхъ судовъ въ Черномъ морѣ должно быть опредѣлено теперь же, чтобы одновременно вызвать на югѣ Россіи заводскую дѣятель-

ность, приспособленную къ броненосному судостроенію.

«3) За Николаевскимъ портомъ исключительно оставить въ настоящее время значеніе кораблестроительной верфи для Чернаго моря, и воспользоваться на сколько возможно существующими тамъ портовыми сооруженіями, съ приспособленіемъ ихъ къ новому назначенію. Въ новыхъ же сооруженіяхъ обратить особенное вниманіе на соблюденіе всевозможной простоты и на отстраненіе всякихъ расходовъ, не вызываемыхъ крайнею необходимостью. Въ Севастополѣ отложить сооруженіе всякихъ казенныхъ портовыхъ построекъ до будущаго времени и теперь дѣйствовать лишь при помощи средствъ мастерскихъ общества пароходства и торговли».

Всѣ вышеизложенныя соображенія морскаго министерства, о сооруженіи броненоснаго черноморскаго флота, удостоились 14 ноября 1870 года Высочайшаго утвержденія слѣдующими собственноручными словами Государя Императора: *«совершенно такъ»*.

Постройка поповки „Новгородъ".

Первая поповка была предназначена 100 футоваго размѣра. Такъ какъ порта Чернаго моря не представляли тогда почти никакихъ средствъ для броненоснаго судостроенія, а откладывать сооруженіе броненосцевъ въ тѣхъ водахъ до устройства этихъ средствъ было невозможно, то и было рѣшено строить ее въ Петербургѣ, перевезти въ частяхъ въ Николаевъ и собрать тамъ средствами временно устроенныхъ на этотъ предметъ мастерскихъ. Вся эта трудная и сложная работа

была исполнена въ 18 мѣсяцевъ, и 21 мая 1873 года на воды Чернаго моря былъ спущенъ первый броненосецъ «Новгородъ».

Поповка «Новгородъ» построена по клѣтчатой и радіальной системѣ, съ двойнымъ днемъ и съ непроницаемыми для воды внутренними переборками и отдѣленіями. Она имѣетъ 101 футъ въ діаметрѣ, среднее углубленіе по чертежу 12 футъ 6 дюймовъ и 2,491 тоннъ водоизмѣщенія. Броневыя плиты имѣютъ кругомъ всего борта одинаковую толщину 9 дюймовъ, но онѣ положены на коробчатые желѣзные брусья, которые, вмѣстѣ съ толстой внутренней желѣзной рубашкой, увеличиваютъ сопротивленіе брони еще на два дюйма, такъ что общее сопротивленіе борта этой поповки выражается какъ бы сплошной броней толщиною 11 дюймовъ. Палубная броня имѣетъ толщину $2^3/_4$ дюйма. Поповка «Новгородъ» вооружена двумя 11-ти дюймовыми нарѣзными орудіями, установленными каждое на отдѣльной платформѣ, въ одной открытой неподвижной башнѣ, для стрѣльбы чрезъ банкъ. Въ то время только на трехъ англійскихъ броненосцахъ имѣлись такого же калибра орудія и такой толщины броня. Установка на «Новгородѣ» открытой неподвижной башни, вмѣсто бывшей до тѣхъ поръ, принятой на нашихъ броненосцахъ, закрытой вращающейся башни, вызвана слѣдующими ея преимуществами: она не можетъ быть заклинена, изъ нея лучше видно и вѣрнѣе стрѣлять. Эти ея преимущества должны были еще увеличиться отъ примѣне-

нія разработывавшейся тогда системы снижающихся станковъ, по которой орудія, послѣ каждаго выстрѣла, могутъ скрываться въ башнѣ для новаго заряжанія. Высота орудій на поповкѣ надъ поверхностью воды значительно превосходитъ эту высоту на башенныхъ судахъ прибрежной обороны другихъ типовъ, и волна должна пройти все протяженіе палубы отъ края судна до основанія башни прежде, чѣмъ подняться на ея высоту и достигнуть каналовъ орудій, а потому волны не могутъ прекратить дѣйствія артиллеріи поповки во многихъ тѣхъ случаяхъ, когда суда обыкновенныхъ типовъ будутъ принуждены закрыть пушечные порта и прекратить огонь.

При постройкѣ круглыхъ судовъ было рѣшено, вмѣсто шпироновъ, снабдить ихъ шестовыми минами, которыя въ состояніи дѣйствовать противъ непріятельскаго судна на разстояніи 25 или 30 футъ, тогда какъ дѣйствительность шпирона начинается на разстояніи не болѣе 8 или 10 футъ отъ борта судна.

Двигательная сила поповки «Новгородъ» состояла первоначально изъ шести паровыхъ механизмовъ, въ 80 силъ каждый, дѣйствовавшихъ независимо одинъ отъ другаго на шесть винтовъ, расположенныхъ по три на каждой сторонѣ отъ діаметральной плоскости судна. Число паровыхъ котловъ восемь. Такимъ числомъ независимо дѣйствующихъ механизмовъ достигнуто то важное для военнаго судна качество, что поврежденія въ отдѣльныхъ машинахъ, происшедшія или отъ случайныхъ поломокъ или отъ непріятель-

скихъ выстрѣловъ, будутъ весьма мало чувствительны для боеваго значенія судна. Машины и котлы были изготовлены на петербургскомъ частномъ заводѣ Берда. На оффиціальныхъ испытаніяхъ ходъ «Новгорода» достигалъ сначала до 6 и $6^1/_2$ узловъ, а потомъ, съ перемѣною шага винтовъ, до 7 и $7^1/_2$ узловъ, т. е. первая поповка, какъ и требовалось при ея проектированіи, пошла не хуже нашихъ мониторовъ, не смотря на то, что котлы, вслѣдствіе своей неудовлетворительной конструкціи, не развили достаточнаго давленія пара, что и заставило снять два крайнихъ винта вмѣстѣ съ ихъ отдѣльными механизмами.

На неоднократныхъ морскихъ переходахъ между черноморскими портами, совершенныхъ съ цѣлью испытанія морскихъ качествъ, поповка «Новгородъ» показала, что она не только въ состояніи вполнѣ удовлетворять своему прямому назначенію—служить подвижной обороной на мелководныхъ пунктахъ, но можетъ держаться и выносить такую зыбь и волненіе, какія не выдержала бы ни одна наша башенная лодка и, конечно, ни одинъ мониторъ, и при этомъ «Новгородъ» не имѣла замѣтной качки, представляла вполнѣ устойчивую платформу для стрѣльбы изъ орудій, не была рыскliва и хорошо вентилировалась, т. е. совершенно опровергла, по отношенію къ главной цѣли своей постройки, всѣ неблагопріятныя предсказанія со стороны многихъ практиковъ.

Постройка поповки „Вице Адмиралъ Поповъ".

Когда такимъ образомъ выяснилось на дѣлѣ, что морское министерство не ошиблось въ выборѣ круг-

лыхъ судовъ, какъ наиболѣе соотвѣтствующихъ для предначертанной программы при сооруженіи оборонительнаго броненоснаго флота въ Черномъ морѣ, было приступлено въ 1874 году, въ Николаевѣ, къ усиленной постройкѣ второй поповки, сначала названной «Кіевъ» и вскорѣ переименованной по Высочайшему повелѣнію въ «Вице-Адмиралъ Поповъ». Эта вторая поповка, хотя и строилась совершенно по той же системѣ, какъ и «Новгородъ», но въ увеличенныхъ размѣрахъ и съ нѣкоторыми усовершенствованіями и измѣненіями, указанными опытомъ, представляя собою во всѣхъ отношеніяхъ дальнѣйшее развитіе «Новгорода». Она была спущена на воду въ Николаевѣ въ 1875 году.

«Вице-Адмиралъ Поповъ» имѣетъ 120 футъ въ діаметрѣ, среднее углубленіе по чертежу 13 фут. 2 дюйма и водоизмѣщеніе 3,550 тоннъ. Броневыя плиты положены на башнѣ и кругомъ борта въ два ряда. Внутренній рядъ плитъ, толщиною 9 дюймовъ, а наружный рядъ толщиною 7 дюймовъ, на корабчатомъ желѣзѣ, что составляетъ общую толщину плитъ на второй поповкѣ 16 дюймовъ. Палубная броня на ней толщиною 3 дюйма. Артиллерія ея состоитъ изъ двухъ 12-ти дюймовыхъ нарѣзныхъ орудій, которыя первоначально были установлены также какъ на «Новгородѣ», въ открытой неподвижной башнѣ, но въ 1878 году были примѣнены къ нимъ особой системы снижающіеся станки, съ гидравлическими приспособленіями для опусканія орудій послѣ каждаго выст-

рѣла и для подъема ихъ для стрѣльбы чрезъ банкъ. Испытанія этой системы оказались вполнѣ удовлетворительными.

Двигательная сила на второй поповкѣ была проектирована и установлена какъ и на «Новгородѣ», т. е. съ шестью отдѣльными механизмами и шестью же винтами, но съ 12-ю паровыми котлами, изготовленными вмѣстѣ съ механизмами въ Петербургѣ на частномъ заводѣ. На оффиціальныхъ испытаніяхъ получилась скорость хода второй поповки отъ 8 до 8½ узловъ. Но эти же испытанія указали на необходимость снять оба крайнихъ боковыхъ винта, что и было исполнено въ 1876 году, какъ и на «Новгородѣ».

Лѣтомъ 1879 года, Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, вмѣстѣ съ управляющимъ морскимъ министерствомъ и другими особо приглашенными лицами, совершилъ плаваніе на поповкѣ «Вице-Адмиралъ Поповъ» изъ Севастополя въ Батумъ и обратно, вдоль восточнаго берега Чернаго моря. Во время этого плаванія, изъ опасенія поврежденій въ машинахъ, не давали болѣе 80 оборотовъ въ минуту и потому скорость хода не превосходила 7½ и 8 узловъ. Эта скорость вполнѣ достаточна для тѣхъ спеціальныхъ цѣлей, для которыхъ это судно построено.

Результаты испытанія поповокъ и участіе ихъ въ послѣдней турецкой войнѣ.

Во всѣхъ плаваніяхъ и испытаніяхъ, поповки, относительно поворотливости, плавности качки въ морѣ при всякомъ положеніи ихъ на волненіи, незначи-

тельности величины ихъ розмаховъ, устойчивости орудійной платформы, способности по водоизмѣщенію нести самыя тяжелыя орудія и самую толстую броню, выказали качества, недостижимыя на судахъ обыкновеннаго типа и при одинаковомъ числѣ тоннъ водоизмѣщенія. Положеніе обѣихъ поповокъ во время нашей послѣдней войны съ Турціею было совершенно оборонительное, какъ излагается въ XII главѣ второй части этого «Обзора». Начальникъ приморской обороны города Одессы, Свиты Его Величества контръ-адмиралъ Чихачевъ, отъ 11 августа 1877 года, даетъ объ этихъ судахъ слѣдующій отзывъ:

«На основаніи заключеній особой коммисіи, а равно и на личномъ моемъ ознакомленіи со свойствами поповокъ во время пребыванія ихъ въ Одессѣ и плаванія подъ моимъ флагомъ въ Очаковъ 25 іюня, затѣмъ къ килійскому гирлу Дуная 27—29 іюля и, наконецъ, во время крейсерства къ румынской границѣ 5 и 6 августа 1877 года, я вполнѣ признаю огромную оборонительную силу поповокъ въ особенности въ такихъ мѣстахъ, какъ напримѣръ Одесса, гдѣ оборонительная линія растянута на большое разстояніе, и ихъ огромныя орудія могутъ удобно переноситься съ одного фланга на другой, для поддержки атакованныхъ батарей. Если только непріятель не будетъ располагать чрезмѣрно большими силами, поповки заставятъ его держаться на разстояніи, которое предохранитъ городъ отъ бомбардированія. Оче-

видно также, что если бы непріятель предпринялъ что либо противъ Очакова, то появленіе поповокъ у него въ тылу, на одесской банкѣ, по всей вѣроятности принудило бы его къ поспѣшному отступленію, причемъ онъ могъ бы потерпѣть болѣе или менѣе значительный уронъ; тогда какъ поповки, держась на мелководіи, недоступномъ для глубоко-сидящихъ судовъ, находились бы внѣ опасности отъ атаки непріятельскими таранами и въ то же время пользовались бы превосходствомъ своихъ огромныхъ орудій. Наконецъ, въ случаѣ атаки непріятеля нашими минными катерами на рейдѣ или въ одесскомъ заливѣ, поповки безъ всякаго сомнѣнія оказали бы самую существенную поддержку, привлекая на себя вниманіе противника, прикрывая отступленіе катеровъ, принужденныхъ выйти изъ боя, и давая средства развить каждый одержанный катерами успѣхъ и вполнѣ воспользоваться его плодами. Пригодность поповокъ къ такого рода дѣйствіямъ, очевидно, крайне важна. Выжидательное же положеніе поповокъ, которое они занимаютъ до сихъ поръ, нельзя назвать ихъ *бездѣйствіемъ*, такъ какъ поповки просто не имѣли возможности дѣйствовать».

Вопросъ о томъ,—насколько типъ круглыхъ судовъ способенъ къ дальнѣйшимъ усовершенствованіямъ для полученія большей скорости хода и для плаванія въ открытыхъ моряхъ, еще далеко не рѣшенъ. Но въ настоящее время уже не подлежитъ сомнѣнію, что дальнѣйшая разработка этого вопроса будетъ принад-

лежать также генералъ-адъютанту Попову, который своимъ новымъ проектомъ яхты «Ливадія», строющейся нынѣ въ Англіи, приближаетъ этотъ сложный вопросъ къ разрѣшенію. Выборъ типа поповокъ основаніемъ при разработкѣ чертежей новой Императорской яхты главнымъ образомъ обусловливался тѣмъ обстоятельствомъ, что только при чрезвычайно широкомъ корпусѣ съ низко возвышающимся отъ воды бортомъ, можно достигнуть такой плавности качки и умѣренности колебаній, какую выказали круглыя суда. Широкое основаніе, данное новой яхтѣ, доставило возможность воздвигнуть на немъ дворецъ, пребываніе въ которомъ не соединено съ тѣми неудобствами, которыя приходится испытывать въ морѣ, плавая на судахъ обыкновенной формы.

Приложеніе подобной новой конструкціи къ Императорской яхтѣ представлялось возможнымъ только при условіи увѣренности, что яхта будетъ имѣть хорошую скорость хода. Поэтому, однимъ изъ непремѣнныхъ условій постройки яхты было то, чтобы скорость ея была не менѣе скорости хода прежней яхты «Ливадія», т. е. 14 узловъ, и чтобы постройка была поручена той изъ наиболѣе извѣстныхъ заграницею судостроительныхъ фирмъ, которая взяла бы на себя гарантію этой скорости въ такой степени, что если 14-ти узловаго хода не будетъ достигнуто, то судно остается собственностью строителей, безъ уплаты за него морскимъ вѣдомствомъ стоимости постройки.

Тщательныя испытанія доктора Тидемана въ Амстер-

дамѣ, произведенныя надъ сопротивленіемъ водѣ моделей этой формы показали, что паровая сила машины больше чѣмъ достаточна для достиженія 14-ти узловаго хода. Разсмотрѣніе чертежей и эти данныя были достаточны для предпріимчивости г. Пирса, извѣстнаго судостроителя и инженера въ Англіи, чтобы принять предложенное ему главное контрактное условіе, т. е. рискъ отвѣтственности за скорость хода яхты. Къ постройкѣ яхты приступлено въ октябрѣ прошлаго года, въ Глазговѣ, за 226,000 фунт. стерл. Эта цѣна менѣе той, во что обошлась постройка въ Россіи прежней яхты того же имени.

Успѣхъ яхты «Ливадія» въ плаваніи долженъ имѣть большое вліяніе на дальнѣйшій ходъ развитія кораблестроенія, а потому постройка ея въ настоящее время возбуждаетъ большой интересъ какъ между спеціалистами инженерами, такъ и вообще въ ученомъ мірѣ.

Постройка плавучаго гидравлическаго дока для Чернаго моря.

До 1870 года, кромѣ мортонова элинга русскаго общества пароходства и торговли въ Севастополѣ, не было на Черномъ морѣ никакихъ средствъ для подъема судовъ. Съ открытіемъ въ Николаевѣ броненоснаго судостроенія высказалась надобность въ устройствѣ тамъ такого подъемнаго дока, чтобы на немъ можно было подымать какъ суда обыкновеннаго типа, такъ и круглыя суда или поповки, діаметромъ до 150 футъ. Послѣ подробной разработки этой задачи въ отдѣленіяхъ морскаго техническаго комитета, было рѣшено строить въ мѣстности бывшаго Спасскаго адмиралтейства на Ингулѣ боковой элингъ съ гидравлическими

подъемами. Стоимость этой работы была исчислена въ 1.557,000 руб. и, съ Высочайшаго разрѣшенія, въ мартѣ 1875 года были начаты работы по устройству перемычки для подводнаго фундамента новаго элинга.

Въ это самое время генералъ-адъютантъ Поповъ, будучи въ Англіи, обратилъ вниманіе на особую систему гидравлическихъ плавучихъ доковъ, предложенную англійскими инженерами Кларкъ и Стандфильдъ, для подъема на нихъ судовъ и для ссаживанія ихъ на берегъ. Главной характерной, отличительной чертой ихъ было то, что эти доки, какъ составляющіеся изъ отдѣльныхъ сравнительно небольшихъ размѣровъ понтоновъ, могли быть по желанію увеличиваемы и уменьшаемы какъ по длинѣ, такъ—при помощи предложеннаго генералъ-адъютантомъ Поповымъ способа дополнительныхъ понтоновъ—и по ширинѣ, для подъема судовъ всякихъ размѣреній и типовъ.

Эта система плавучихъ доковъ не представляла тѣхъ трудностей къ ея осуществленію, какія легко могли бы встрѣтиться при сооруженіи боковаго элинга въ Николаевѣ. Кромѣ того, докъ системы Кларка и Стандфильда имѣлъ въ то время ту особенную для насъ выгоду, что могъ быть изготовленъ лишь въ размѣрахъ, необходимыхъ для существовавшихъ тогда судовъ черноморскаго флота; впослѣдствіи же, по мѣрѣ постройки судовъ большихъ размѣровъ, какъ обыкновенной конструкціи, такъ и круглыхъ, могъ приспособляться и для подъема этихъ послѣднихъ. Стоимость сооруженія

этого дока, по сравненію съ боковымъ элингомъ, была значительно меньше, и, наконецъ, постройка его могла быть выполнена въ болѣе короткій срокъ и съ увѣренностью въ полномъ успѣхѣ.

Въ виду такихъ важныхъ преимуществъ системы плавучихъ гидравлическихъ доковъ Кларка и Стандфильда, морское министерство, не смотря на начало работъ по боковому элингу въ Николаевѣ и новизну предложеннаго проекта, испросило Высочайшее повелѣніе, 14 іюля 1875 года, на отмѣну работъ по элингу и на заказъ въ Англіи плавучаго дока для Чернаго моря, съ подъемною силою 3,600 тоннъ, приспособленнаго для подъема судовъ обыкновеннаго типа и поповокъ діаметромъ до 120 футъ.

Заказъ дока былъ сдѣланъ въ октябрѣ 1875 года; осенью 1876 года всѣ части дока въ разобранномъ видѣ были доставлены въ Николаевъ, и въ августѣ 1877 года произведено испытаніе первыхъ двухъ частей дока подъемомъ на нихъ плавучаго крана, шкуны «Ингулъ» и парохода «Россія». Военное время, недозволившее отвлекать поповки изъ Одессы, отдалило окончательное испытаніе дока въ полномъ его составѣ до сентября 1878 года, когда обѣ поповки были съ полнымъ успѣхомъ подняты на новый докъ и съ тѣхъ поръ онъ находится въ постоянной работѣ, не только для военныхъ, но и для коммерческихъ судовъ.

Постройка дока обошлась въ 869,080 руб., что, по сравненію съ цѣнностью боковаго элинга, представляетъ сбереженіе болѣе полумилліона рублей, считая

и потерю въ 89,000 руб. отъ отмѣны работъ, начатыхъ по устройству боковаго элинга въ Николаевѣ.

### 3) *Миноноски.*

Постройка миноносокъ.

Въ самомъ началѣ дѣйствій противъ судовъ турецкаго флота въ послѣднюю войну, нашимъ морякамъ суждено было первымъ указать своими геройскими подвигами на то огромное практическое значеніе, какое должно пріобрѣсти минное дѣло въ современномъ военно-морскомъ искусствѣ. Эти подвиги наши моряки совершали на обыкновенныхъ паровыхъ шлюпкахъ, на которыхъ были устроены приспособленія для дѣйствія шестовыми минами. Но подобное несовершенное состояніе этого новаго разрушительнаго орудія не могло оставаться долго безъ усовершенствованій, въ наше время всевозможныхъ изобрѣтеній въ военномъ дѣлѣ, и усовершенствованія, введенныя въ послѣднее время въ конструкцію и механизмы мелкосидящихъ паровыхъ шлюпокъ, дали имъ немыслимую прежде скорость хода. Шлюпки эти получили спеціальное названіе *миноносокъ*.

Характеристическія особенности миноносокъ.

Характеристическія особенности миноносокъ состоятъ въ слѣдующемъ:

1) Наибольшая скорость хода, какъ качество весьма важное для военныхъ судовъ всѣхъ типовъ вообще, составляетъ для миноносокъ самое главное жизненное условіе, потому что успѣхъ ихъ дѣйствія прежде всего основывается на томъ, чтобы подвергаться дѣйствію

непріятельскаго огня въ теченіи возможно меньшаго промежутка времени.

2) Такъ какъ отъ легкости судна зависитъ весьма много большая скорость хода, то корпусъ миноноски строится изъ лучшей стали, обладающей большою прочностью, упругостью и легкостью. Для обезпеченія непотопляемости миноноски, корпусъ раздѣленъ внутри поперечными переборками на нѣсколько непроницаемыхъ для воды отдѣленій. Сверху корпусъ миноноски прикрытъ стальной выпуклой палубой, которая, во первыхъ, предохраняетъ ее отъ непріятельскихъ пуль и мелкой картечи, и во вторыхъ — увеличиваетъ ея способность безопасно плавать на значительномъ волненіи.

3) Большая скорость хода миноноски пріобрѣтается, кромѣ легкости корпуса, машиной особой системы, которая, при своихъ малыхъ размѣрахъ, обладаетъ громадной силой, сравнительно съ размѣрами и водоизмѣщеніемъ миноноски. По сравненію съ водоизмѣщеніемъ судна, машина миноноски отъ 15 до 20 разъ сильнѣе машинъ самыхъ грозныхъ броненосцевъ. Кромѣ того, на миноноскахъ гребной винтъ и валъ отличаются особымъ устройствомъ и расположеніемъ въ подводной части;

и 4) Миноноски имѣютъ приспособленія для дѣйствія минами трехъ родовъ: на носовыхъ шестахъ, длиною отъ 25 до 30 футъ, самодвижущимися Уайтгеда и бросательными.

Во исполненіе Высочайшаго повелѣнія, послѣдовав-

шаго въ концѣ 1877 года, морское министерство сдѣлало въ январѣ 1878 года соотвѣтствующія распоряженія для экстренной и одновременной постройки 100 миноносокъ по выработанному для нихъ типу. Такъ какъ сооруженіе этихъ судовъ, по причинѣ тогдашнихъ политическихъ обстоятельствъ, надлежало окончить къ навигаціи 1878 года, то постройка миноносокъ была раздѣлена между всѣми нашими казенными и частными кораблестроительными и механическими заводами, и только постройка десяти миноносокъ передана въ Германію. Не позднѣе мая 1878 года начался пріемъ и испытаніе миноносокъ, но заключеніе берлинскаго трактата позволило увеличить сроки ихъ изготовленія, чтобы ввести въ ихъ постройку нѣкоторыя улучшенія, указанныя опытомъ. Не менѣе того, къ концу навигаціи всѣ миноноски уже были испытаны, причемъ оказалось, что большая ихъ часть удовлетворила заявленнымъ при ихъ постройкѣ требованіямъ и достигла скорости хода 16 узловъ. Для Чернаго моря, кромѣ отправленныхъ туда изъ Балтійскаго восьми миноносокъ, было построено на частныхъ заводахъ въ Севастополѣ и Одессѣ еще шесть, которыя также удовлетворили всѣмъ контрактнымъ условіямъ и обязательствамъ. Главныя размѣренія большей части построенныхъ у насъ миноносокъ слѣдующія:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Длина по грузовой ватерлиніи. . . | | 71 | ф. | 6 | д. |
| Наибольшая ширина. . . . . | | 9 | — | 10 | — |
| Углубленіе по чертежу | носомъ. . . | 3 | — | 3 | — |
| | кормою . . | 5 | — | 7 | — |

Число тонн водоизмѣщенія. . . . 23.

Сила машины { номинальная. . . . 40
индикаторная . отъ 200 до 250.

Миноносецъ „Взрывъ".

Миноноски эти могутъ дѣйствовать противъ непріятельскихъ судовъ только вблизи береговъ, не удаляясь далеко отъ своихъ опорныхъ пунктовъ или станцій. Какъ первый опытъ судна для минной атаки противъ одиночныхъ непріятельскихъ судовъ вдали отъ береговъ или въ открытомъ морѣ, мы имѣемъ миноносецъ «Взрывъ», снабженный минами всѣхъ системъ.

Главныя его размѣренія и элементы слѣдующія:

Длина по грузовой ватерлиніи. . . 119 ф. 0 д.
Наибольшая ширина. . . . . 16 — 0 —
Углубленіе по чертежу { носомъ. . . 6 — 4 —
кормою. . . 10 — 6 —
Число тонн водоизмѣщенія. . . . 134.
Индикаторная сила машины. . . 800.
Скорость хода подъ парами около 15 узловъ.

Корпусъ его построенъ на заводѣ Берда, по обыкновенной системѣ, со стальнымъ наборомъ, съ мѣдной обшивкой въ подводной части и съ нѣсколькими непроницаемыми для воды переборками и отдѣленіями. «Взрывъ» спущенъ на воду въ 1877 году.

Конецъ первой части.

KB31
3-014

KB31 O
3 14